MŁODZIEŻ MORSKA



Nr 12
CENA 25 ZŁ
GRUDZIEŃ 1948

KONGRESOWY CZYN Wybrzeża

Klasa robotnicza Polski z radością przyjęła wiadomość o ustaleniu daty Kongresu Zjednoczeniowego. Doceniając historyczne znaczenie tego faktu, załoga kopalni Zabrze — Wschód postanowiła uczcić Zjednoczenie Partii Klasy Robotniczej wzmożeniem wydajności w pracy, przedterminowym wypełnieniem rocznego planu wydobycia i daniem krajowi do końca br. pewnej ilości węgla ponad plan. Równocześnie wezwano do naśladownictwa zespoły fabryczne i zakładowe w całym kraju.

Świat pracy Wybrzeża nie pozostał w tyle. Już w dniu 30 października gdańscy stoczniowcy postanowili wodować kadłub następnego z kolei rudowęglowca „Jedność Robotnicza" w dniu otwarcia Kongresu. Poza tym zobowiązali się oni do odbudowania w tym samym terminie doku Nr. 3, wydobytego niedawno z dna basenu, oraz do wybudowania własnego Domu Kultury na Pohulance w Gdańsku. W ślad za stoczniowcami podążyły także inne zespoły fabryczne, portowe a nawet pracownicy naukowi.

✱

Pracownicy Stoczni Gdyńskiej uchwalili na specjalnym wiecu uczcić zbliżający się Kongres w następujący sposób: ukończyć na dzień jego otwarcia remont m/s „Waryński", ukończyć w tym samym terminie odbudowę podnośnika, jaki wydobyła latem br. stoczniowa ekipa nurków. Wraz z podnośnikiem wydobyto zatopiony torpedowiec niemiecki, który tnie się obecnie na złom.

Poza tym stoczniowcy gdyńscy zobowiązali się do przyspieszenia o jeden miesiąc remontu promu kolejowego „Kruszewski" oraz do odbudowy w skróconym terminie spalonego statku „A. O. Müller", wydobytego niedawno w Świnoujściu.

✱

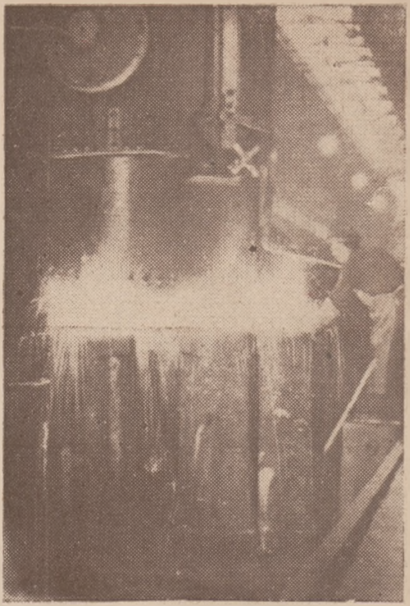
Robotnicy Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego, zatrudnieni w naszych portach, wykonali już roczny plan przeładunku węgla w portach osiągając cyfrę 11,5 milj. ton. Do końca roku postanowili oni przeładować we wszystkich portach jeszcze 1 milion ton węgla.

✱

Jednym z przedkongresowych zobowiązań ekipy ratowniczo - holowniczej GAL w Szczecinie było przyspieszenie wydobycia wraku statku pasażerskiego „Andros", który w wyniku uporczywych prac nurków i całej ekipy udało się po 220 dniach wydobyć. Obecnie ekipa przystąpiła do wydobywania wraku statku „Leda", które postanowiono przeprowadzić w ciągu 4 tygodni, zamiast planowanych 6.

✱

Na szeregu specjalnych zebrań, jakie odbyły się w poszczególnych gminach, chłopi woj. Gdańskiego zobowiązali się na cześć Kongresu uregulować do dnia 30 listopada swe należności podatku gruntowego w gotówce i zbożu oraz należności na F.O.R. Zobowiązanie to zostało wykonane całkowicie już w dniu 28 listopada.



Zakłady Budowy Maszyn i Turbin w Elblągu osiągnęły w dniu 16 listopada swój pierwszy sukces przedkongresowy, wykonując roczny plan produkcji. Obok tego przygotowano do uruchomienia własną stalownię, której załoga zobowiązała się przyspieszyć pierwszy spust stali, co nastąpiło dnia 4 grudnia. Od tej chwili trzy razy na dobę wielki piec zaopatrzy stalownię w nowe ilości stali, konieczne do normalnej produkcji.

✱

Załogi kutrów Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Arka" postanowiły ofiarować Kongresowi osobliwy dar: oto w dniu normalnie wolnym od połowów kutry wyjdą w morze a złowioną w tym czasie rybę przekażą do dyspozycji stołówki Kongresu Zjednoczeniowego. Poza tym pracownicy „Arki" uruchamiają na dzień otwarcia Kongresu pierwsze na Wybrzeżu urządzenie do konserwacji sieci.

✱

Zjednoczone Przetwórnie Rybne PPK w Gdyni — „Temporyb" i „Syrena" wykonały w myśl zobowiązania roczny plan produkcji konserw w dniu 24 listopada, dając na rynek ogółem 850 ton konserw. Drugim zobowiązaniem pracowników tych zakładów było uruchomienie do dnia 8 grudnia br. nowej przetwórni rybnej „Nordia Have". Zobowiązanie to wykonano już w dniu 1 grudnia, przepracowując 8 000 roboczogodzin o wartości 1 300 000 złotych.

✱

Podane tu zobowiązania są tylko drobną częścią prac, jakie wykonała i wykonywuje na cześć Kongresu Zjednoczenia klasa robotnicza Wybrzeża, a mimo to obrazują one doskonale spontaniczność tego pięknego wysiłku zbiorowego, podjętego przez zabrskich górników. Wybrzeże jeszcze raz daje świadectwo swego związania z klasą robotniczą Polski i zrozumienia ważności nowej wspólnej drogi — drogi do socjalizmu.

Marynarze garnizonu Oksywie uczcili zbliżający się Kongres Zjednoczeniowy masową zbiórką złomu, która dała wiele ton różnych metali



NA DZIEŃ ZJEDNOCZENIA

Cały kraj żyje zjednoczeniem polskiego ruchu robotniczego. Ze wszystkich stron Polski napływają wieści o tym, jak poszczególne fabryki, stocznie i porty, huty, kopalnie i inne zakłady postanawiają uczcić wielki dzień zjednoczenia obu partii robotniczych. — „Damy 5 tysięcy ton stali ponad plan... wybudujemy... ulepszymy...". Apel rzucony przez górników Zabrza, aby uczcić dzień Zjednoczenia pracą, został ochoczo podchwycony przez całą klasę robotniczą. Na apel odpowiedzieli również i chłopi mało- i średniorolni. Urządzeniem świetlicy, biblioteki lub ośrodka zdrowia, naprawieniem drogi czy mostu, manifestują oni swą jedność, swój sojusz z klasą robotniczą w obliczu nadchodzących wielkich wydarzeń.

Wyniki robotniczego, masowego współzawodnictwa pracy już dziś osiągają potężne rozmiary. Robotnicy portowi, marynarze i stoczniowcy w przeddzień Kongresu Zjednoczenia jeszcze bardziej wzmagają wydajność swej pracy. Wodowanie pierwszego pełnomorskiego statku s/s „Sołdek" na miesiąc przed terminem było jednym z dowodów robotniczego wkładu w rozbudowę naszej gospodarki morskiej. Następny węglorudowiec zostanie wykonany jeszcze lepiej i szybciej i na cześć Kongresu otrzyma nazwę „Jedność Robotnicza".

Wszystko to razem świadczy niewątpliwie o dwóch rzeczach. **PO PIERWSZE, ŻE SPRAWA ZJEDNOCZENIA RUCHU ROBOTNICZEGO SPRAWA JEGO INTERESÓW, JEGO JEDNOŚCI I SIŁY, STAŁA SIĘ SPRAWĄ CAŁEGO NARODU.** Ta wielka zmiana odzwierciedla się w tym, że to wielkie radosne wydarzenie masy pracujące postanawiają uczcić pracą. Oznacza to nowy, niespotykany w żadnym państwie kapitalistycznym, stosunek do pracy. I nie ma w tym nic dziwnego, bo **KLASA ROBOTNICZA NA CZELE MAS PRACUJĄCYCH CZUJE SIĘ GOSPODARZEM KRAJU I PO GOSPODARSKU ODNOSI SIĘ DO JEGO ROZWOJU.**

Grudniowe dni 1948 r. staną się prawdziwym kamieniem milowym na drodze rozwoju polskiego ruchu robotniczego, dokona się bowiem usunięcie rozłamu datującego się od przeszło pół wieku.

Wobec nadchodzących wydarzeń warto się bliżej przyjrzeć powodom owego rozłamu i sposobom jego usunięcia.

W polskim ruchu robotniczym ostro zwalczały się dwa kierunki. **JEDEN KIERUNEK** wyrastał z mas proletariackich i z ich walki przeciw wyzyskowi, przeciw kapitalistom i reprezentował na przestrzeni minionych dziesięcioleci interesy polskiej klasy robotniczej. Kierunek ten stawiał na współpracę z międzynarodowym ruchem robotniczym, a w pierwszym rzędzie z walczącym przeciw caratowi proletariatem rosyjskim. Kierunek ten to „Proletariat". Socjaldemokracja Królestwa Polskiego i Litwy. Komunistyczna Partia Polski i wreszcie Polska Partia Robotnicza. Do walki klasowej przeciw wyzyskiwaczom ten odłam ruchu robotniczego szedł uzbrojony w naukową teorię marksizmu-leninizmu, która wskazywała mu drogę skutecznych zmagań z kapitalizmem, wszelkie zaś błędy, jakie na tym czy innym etapie zostały popełnione, były wynikiem odstępstw od marksizmu-leninizmu, od tych zasad walki ruchu robotniczego, które wykuli swymi wielkimi umysłami Marks, Engels, Lenin i Stalin.

Ale był w polskim ruchu robotniczym **DRUGI KIERUNEK**, kierunek ugodowy, prawicowy, **ODŻEGNYWUJĄCY SIĘ OD RZECZYWISTEJ WALKI Z BURŻUAZJĄ.** Był on narzucony klasie robotniczej z zewnątrz **PRZEZ AGENTÓW BURŻUAZJI.** Starali się oni związać klasę robotniczą z obozem wojującej reakcji (podczas I wojny światowej z Austrią i Niemcami). Wyrazicielką tego kierunku była **PRAWICA PPS, A W OKRESIE OKUPACJI I PÓŹNIEJ WRN.** Nie zmienił tego fakt istnienia — w różnych okresach — nurtu lewicowego PPS skłaniającego się do współpracy z rewolucyjnym odłamem ruchu robotniczego. Nie miał on bowiem praktycznie wpływu na politykę kierownictwa PPS.

Długi czas udawało się burżuazji pogłębiać rozłam w szeregach ruchu robotniczego i umacniać swoje pozycje. Dopiero w Polsce Ludowej podcięcie korzeni wielkiego kapitału spowodowało poderwanie jego wpływu na ruch robotniczy. Dzięki temu mógł lewicowy, jednolito-frontowy nurt Polskiej Partii Socjalistycznej wbrew oporowi prawicy opanować kierownictwo partii i decydować o jej rozwoju. I dlatego możliwe się stało usunięcie dziesiątki lat trwającego rozbicia ruchu robotniczego. I oto na Kongresie Zjednoczeniowym połączy się Polska Partia Robotnicza, rewolucyjna partia polskiego ruchu robotniczego, z odrodzoną jednolitofrontową PPS, która zerwała z burżuazyjną ideologią dawnego kierownictwa. W ten sposób powstanie nowa potężna, blisko półtoramilionowa Zjednoczona Partia Klasy Robotniczej. Zjednoczona Partia poprowadzi polską klasę robotniczą na czele narodu do walki o zniesienie pozostałości wyzysku, o zbudowanie ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu.

Orężem w tej walce będzie wypróbowana w walkach robotników całego świata teoria marksizmu-leninizmu, wzorem i niewyczerpanym źródłem doświadczeń — zwycięska i twórcza droga Wszechzwiązkowej Partii Komunistycznej (bolszewików), która zbudowała pierwsze na świecie państwo socjalistyczne — Związek Radziecki.

My, młodzież polska, związana tysiącem więzów z klasą robotniczą i masami pracującymi, z radością czekamy na Kongres Zjednoczeniowy. Widzimy bowiem w zjednoczeniu klasy robotniczej potężne zwiększenie jej siły, przyspieszenie naszego rozwoju, zacieśnienie sojuszu i przyjaźni ze Zw. Radzieckim, podstawę do budowy ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu. Widzimy w zjednoczeniu rękojmię wykonania tego wszystkiego, co składa się na siłę i obronność naszego kraju, widzimy w zjednoczeniu ruchu robotniczego wzmocnienie ogólnoświatowego obozu postępu i pokoju.

Kontradmirał WŁODZIMIERZ STEYER

PIĘKNE PERSPEKTYWY DZIAŁALNOŚCI ZMP

Odrodzona Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej, stojąca wraz z siłami lądowymi i powietrznymi na straży pokojowego rozwoju naszego państwa, odczuwa głęboką wdzięczność za udzieloną pomoc i szczery żołnierski podziw dla wspaniałych osiągnięć Marynarki Wojennej Związku Radzieckiego. Siłę radzieckiej Floty Wojennej odczuł w dobitny sposób wróg podczas minionej wojny.

Szefostwo nad Morskimi Siłami Zbrojnymi Związku Radzieckiego sprawuje od dni porewolucyjnych Wszechzwiązkowy Leninowski Komunistyczny Związek Młodzieży. Zdajemy sobie sprawę, jakiej olbrzymiej pracy podjął się i wykonał Komsomoł i jakie trudności przezwyciężył, budując siłę morską Związku Radzieckiego i wychowując nowe kadry marynarskie. Znamy donosłą rolę organizacji komsomolskiej w podnoszeniu poziomu wyszkolenia politycznego i świadomej dyscypliny marynarza radzieckiego, znamy zasługi Komsomołu w dziedzinie rozpowszechniania wiedzy wojenno-morskiej, jak również Komsomołu w wytyczaniu dróg rozwojowych radzieckiej Marynarki Wojennej. Wiemy, jakie wyniki dało uzbrojenie ideologiczne i fachowe marynarza radzieckiego, jak świetnie Marynarka Radziecka zdała egzamin w latach wojny, zarówno w okresie nieustępliwej obrony, jak i następnie w niepowstrzymanym marszu ku zwycięstwu.

Znając doświadczenia naszego sojusznika, Polska Marynarka Wojenna tym serdeczniej wita w swych szeregach powstanie kół Związku Młodzieży Polskiej.

ZMP-owcy — marynarze i oficerowie Marynarki wychowywać się będą na wspaniałych, rewolucyjnych tradycjach walk wyzwoleńczych ludowej partyzantki i odrodzonego Wojska Polskiego, w duchu przyjaźni narodu polskiego i narodów Związku Radzieckiego oraz krajów demokracji ludowej, w duchu przyjaźni z masami pracującymi na całym świecie, w duchu międzynarodowej solidarności sił postępowych, solidarności i braterskiej współpracy z postępową młodzieżą świata, będą się wychowywać w poczuciu braterstwa broni Polskiej Marynarki Wojennej i Morskich Sił Zbrojnych Związku Radzieckiego, czerpiąc z bogatego dorobku wspaniałych osiągnięć młodzieży radzieckiej, zrzeszonej w Komsomole.

ZMP-owcy — marynarze i oficerowie Marynarki, muszą stać się awangardą, aktywem przodującym w krzewieniu zrozumienia drogi rozwojowej Polski Ludowej, zdążającej do socjalizmu oraz w realizowaniu zadań sprecyzowanych w regulaminie ZMP w Wojsku.



St. mar. Wielkański, prezes jednego z kół ZMP, czyta zebranym statut organizacji

Doceniając w całej pełni znaczenie pracy Kół ZMP w Marynarce na polu podnoszenia poziomu wyszkolenia i dyscypliny, oraz udziału ZMP-owców w pracy świetlicowej, pragnę zwrócić uwagę na pewne zadanie, posiadające specjalny ciężar gatunkowy właśnie w Marynarce Wojennej.

Artykuł 4 Regulaminu ZMP w Wojsku każe wychowywać członków w kierunku opieki nad sprzętem wojskowym, oraz innym mieniem społecznym. Artykuł 17 Regulaminu w punkcie f) głosi: Członek ZMP obowiązany jest nieustannie szczególną troską otaczać mienie społeczne, bezwzględnie zwalczać wszelkie przejawy niszczenia i marnotrawienia majątku narodowego.

Marynarka Wojenna posiada sprzęt różnorodny, sprzęt bardzo cenny, często niełatwo odnawiany, wymagający należytego poziomu wiedzy i dużych umiejętności użytkowania, oraz troskliwości opieki.

Rzeczą ZMP powinno być wychowywanie ogółu żołnierzy w duchu poszanowania sprzętu. Członkowie ZMP muszą bezwzględnie piętnować każdy objaw lekkomyślnego i nieodpowiedzialnego ustosunkowania się do powierzonego żołnierzowi drogocennego mienia państwowego, jakim jest sprzęt Marynarki Wojennej. Równocześnie ZMP powinien dopomóc dowództwu w utrwaleniu i ciągłym rozszerzaniu wiedzy o sprzęcie, znajomości broni i posługiwania się posiadanym nowoczesnym sprzętem i bronią.

Szkolimy i kształcimy marynarzy na świadomych obywateli, na doskonałych specjalistów — mistrzów w swoim zawodzie. Marynarka Wojenna, szkoląc dla swoich potrzeb sterników, elektrotechników, radiomechaników, palaczy, cieśli okrętowych, motorzystów, nurków itd., dostarcza równocześnie Marynarce Handlowej i przemysłowi morskiemu wykwalifikowanych kadr specjalistów, którzy po odbyciu służby wojskowej mogą znaleźć zatrudnienie nieraz na odpowiedzialnych stanowiskach.

Wiemy jednak, że wyszkolenie specjalne nigdy nie będzie dobre, jeśli będzie prowadzone w oderwaniu od pracy polityczno - wychowawczej, bez umacniania postawy ideologicznej, że nie osiągniemy nigdy dobrych wyników w wyszkoleniu, gdy nie powiążemy go z życiem mas ludowych. Dopiero dzięki pracy ideologiczno - politycznej specjalizacja i wiedza fachowa nabierają właściwej treści. ZMP w Marynarce powinien nieustannie walczyć o ciągłe podwyższanie poziomu wiedzy politycznej, a tym samym — wiedzy fachowej, zawodowej.

Witając w szeregach Marynarki Wojennej ZMP-owców, życzymy im, by sami doskonale opanowali i przyczynili się do opanowania przez ogół marynarzy — wysokiej kultury rzemiosła wojenno-morskiego, kultury w całym tego słowa znaczeniu.

WŁODZIMIERZ STEYER

Stanisław Sołdek

na stoczni i w domu

Odzyskanie szerokiego pasa morskiego wybrzeża stworzyło piękne perspektywy rozwojowe dla rodzimego przemysłu okrętowego. Uruchomiliśmy w bardzo krótkim czasie, mimo olbrzymich zniszczeń wojennych nasze stocznie, które już w trzy lata po wojnie potrafiły zbudować pierwszy pełnomorski statek - rudowęglowiec.

Podczas uroczystości założenia stępki ustalono, że wszystkie jednostki tej serii będą nosiły nazwiska przodowników pracy. W I etapie współzawodnictwa pracy stoczniowców gdańskich zwyciężył traser Stanisław Sołdek, który osiągnął 206% normy, toteż właśnie jego nazwisko otrzymał ten pierwszy polski statek.

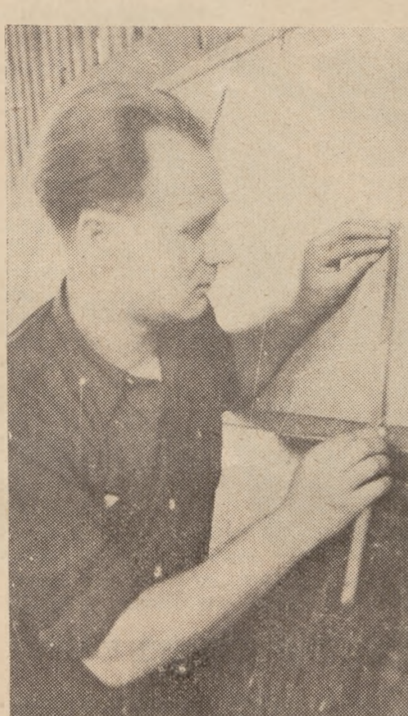
Jest to nazwisko prostego, dobrego robotnika i przodownika pracy, lecz jest ono nie tylko prywatnym nazwiskiem. Jest ono symbolem nazwisk wszystkich robotników stoczniowych. Przypatrzmy się więc, kim jest ten człowiek - symbol?

Stanisław Sołdek urodził się w Oleksowie, woj. warszawskiego, dnia 12 maja 1916 roku, w rodzinie miejscowego cieśli. Już w dwa lata później wyjechał z rodzicami do Modlina, gdzie ojciec jego musiał szukać lepszego zarobku, aby utrzymać rodzinę.

Gdy już podrósł, rozpoczął naukę w jednej z miejscowych szkół powszechnych, a następnie uczęszczał do Miejskiej Szkoły Rzemieślniczej. Aby pomóc rodzicom, zaczął w 1936 roku pracę na Stoczni Modlińskiej jako uczeń traserski. Tam pod okiem doświadczonego stoczniowca, mistrza Józefa Tomaszewskiego zdobywał swą wiedzę fachową. Pierwszą pracą w której wziął udział, było trasowanie wykresów kadłubów dwu trałowców jakie miano tam budować dla Marynarki Wojennej.

Przyszedł wrzesień 1939 r. Po zajęciu Modlina i okolicy przez wojska niemieckie, włączono ten obszar do Rzeszy. Równocześnie rozpoczęło się szykanowanie Polaków, których masowo wywożono do pracy w niemieckich zakładach przemysłowych. Groziło to również Stanisławowi Sołdkowi, które go zaczęto poszukiwać. Nie chcąc pracować u okupanta w swym zawodzie, ukrywał się przez dłuższy czas.

Kiedy jednak sytuacja zaczęła się coraz bardziej pogarszać, Sołdek zdecydował się ostatecz-



nie na rozpoczęcie pracy. Wyjechał więc do Płocka i tam zgłosił się jako zwykły robotnik. Tam też doczekał odzyskania niepodległości.

Jeszcze przed wojną nosił się Sołdek z myślą kontynuowania pracy zawodowej na dużej stoczni. Skorzystał więc z nowych warunków i postanowił w 1945 roku przenieść się na Wybrzeże. Po uregulowaniu swych spraw rodzinnych, przyjechał wczesną wiosną 1946 roku do Gdańska i został zatrudniony w Stoczni Nr 1. W krótkim czasie dał się poznać jako dobry fachowiec, sumienny i pracowity, we współzawodnictwie wysuwając się zdecydowanie na czoło I etapu.

Sołdek kocha swą pracę, poświęcając jej większą część swego życia. Z radością wita w traserni każdy nowy rysunek, przy którym będzie pracował, bo wie, jak wielkie znaczenie posiada dla kraju rozwój stoczni i budownictwa okrętowego. Toteż aby zawsze stanąć na wysokości zadania, wiele czyta, szczególnie na tematy fachowe, związane z jego zawodem.

Nie zapomina też o nauce. Mimo 32 lat życia pragnie się dalej kształcić. Myśli o ewentualnym pójściu na Politechnikę, myśli też o ewentualnym wyjeździe z następną grupą stoczniowców do Włoch, gdzie chciałby się zapoznać z warunkami pracy traserów Stoczni Ansaldo, gdzie mógłby podpatrzeć ich organizację pracy, aby później korzystać z tych doświadczeń na miejscu.

W życiu prywatnym Stanisław Sołdek jest tak samo skromnym, prostym człowiekiem, jak w pracy. Wiele czyta, żywo interesuje się teatrem i muzyką, często chodzi na różne widowiska, koncerty i inne imprezy kulturalne. W lecie natomiast najwięcej czasu poświęca żeglarstwu, którego jest zapalonym miłośnikiem i pływaniu. Zdobył już w swym klubie stopień żeglarza morskiego i myśli o dyplomie sternika.

Ostatnio bierze Sołdek coraz żywszy udział w życiu społeczno-politycznym Wybrzeża, jako członek Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku.

*

Takim jest człowiek, którego nazwisko nadano pierwszemu polskiemu statkowi, który stał się symbolem wszystkich pracowników stoczniowych, budowniczych nowego, lepszego Jutra Polski Morskiej.

Pod polską banderą statek ten popłynie w szeroki świat, niosąc wieść o budowie nowej, szczęśliwej i sprawiedliwej Polski Ludowej.



DZIEŁO POLSKICH RĄK

ST. KUBICKI

Apel górników Zabrza obiegł szerokim echem cały kraj, wyzwalając w masie klasy robotniczej wspaniały oddźwięk — olbrzymi, nieznany u nas dotychczas czyn pracy. Rozpoczął się wyścig o uczczenie Kongresu Zjednoczeniowego jak największymi osiągnięciami w wykonaniu i przekroczeniu zakreślonych planów produkcyjnych. Do apelu tego stanął również świat pracy Wybrzeża ze swą największą, najaktywniejszą grupą, gdańskimi stoczniowcami na czele. Zobowiązali się oni między innymi wykonać i wodować przed terminem nowy rudowęglowiec — „Jedność Robotniczą".

Na pochylni zawrzało. Dzień i noc bez przerwy syczą palniki spawaczy, klekocą, niby karabiny maszynowe, pneumatyczne młoty niterów. Kadłub statku — symbolu rośnie w oczach z każdą niemal godziną, lecz gdy się tak codziennie spogląda na umieszczony obok wykres obciążenia pochylni, drażni ta martwo stojąca czerwona linia i nasuwa się mimo woli pytanie:

— Kiedyż się nareszcie posunie? Kiedy dojdzie do miejsca, w którym napisano: WODOWANIE?

Nim to jednak za kilka dni nastąpi, przejdźmy po pochylni, wśród gęstej sieci rusztowań, okalających kadłub i rzućmy okiem na dzieło dnia dzisiejszego.

Po wąskich schodkach, poprzez plątaninę kabli i przewodów, doprowadzających niterom sprężone powietrze, wchodzimy na rusztowanie. Tu stajemy oko w oko z nadmistrzem Janem Tomaszewskim, który nadzoruje budowę „Jedności Robotniczej". Zarzucamy go z miejsca gradem pytań: Jak idzie praca? Czy już dużo zrobiono? Wiele pozostało do wykonania? Kto przoduje? Czy załoga zdąży na czas?... Otrzymujemy na nie jedną, zwięzłą, zasadniczą odpowiedź:

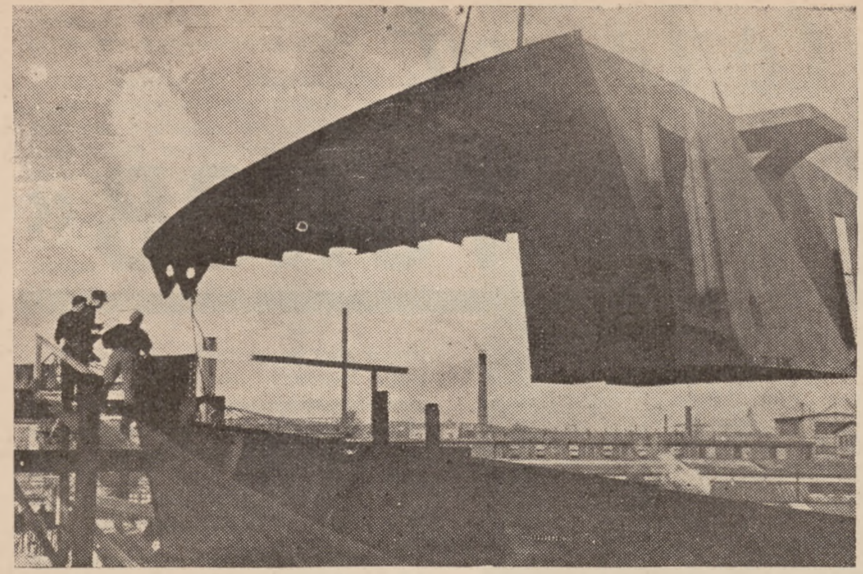
— Patrzcie!

Idziemy więc oglądać „od początku", to jest od dziobu, ten statek — symbol. Chyboczą się lekko pod nogami deski rusztowania, z trudem przeciskamy się między barierką a malarzami, którzy kryją gotowe już części kadłuba jasnoczerwoną miniową farbą. Musimy się tu na chwilę zatrzymać, gdyż dźwig przenosi właśnie nad nami gotową do wmontowania kluzę kotwiczną, na którą już czekają wyciągnięte ręce brygady montażowej.

Dostajemy się wreszcie na pokład, aby przejść stąd do I ładowni. Dochodzi z niej syk palników, klekoce seriami młot nitera. Spawa się tu blachy wachlarzowe i nituje kątowniki ze wzdłużnikami.

— Ten statek, to nie tylko symbol Zjednoczenia Klasy Robotniczej, to nie tylko nasz czyn przedkongresowy. To dzieło robotników całej Polski, rozrzuconych w różnych zakładach przemysłowych. Wszyscy się do niego dokładają: górnicy, hutnicy, pracownicy przemysłu maszynowego i elektrotechnicznego, chemicznego i drzewnego. My spełniamy właściwie ostatnią czynność: montaż całości z dostarczonych nam materiałów i surowców.

— Do budowy kadłuba blachy poszycia, żelazo profilowane, nity i elektrody do spawania, maszty i bomy ładunkowe wykonano w kraju. Z urządzeń pokładowych wszystkie



Dźwig przenosi część pokładu dziobowego

maszyny, napędzane parą, jak maszyna sterowa, maszyny do wind ładunkowych i kotwicznych, dalej kotwicę, liny stalowe i konopne, sprzęt takelunkowy, ba, nawet masa do uszczelniania szpar w pokładzie, wszystko to jest polskiej produkcji.

Stajemy nad II ładownią, w której czeluściach ginie kilka pokaźnych rozmiarów węży pożarniczych. Mistrz Tomaszewski wyjaśnia nam, że od kilkunastu godzin odbywa się próba zbiorników lewej burty i pierwszego dna. Trzeba je przed wodowaniem sprawdzić, czy nie przeciekają, a jeśli są jakieś drobne niedokładności, usunąć je przez zastosowanie odpowiednich uszczelnień.

Od I i III ładowni oddzielają nas specjalne grodzie, hałas jest jednak tak wielki, że niesposób rozmawiać, przechodzimy więc dalej.

Na śródokręciu odbywa się właśnie montaż nadbudówek. Przed chwilą dźwig ustawił na właściwym miejscu kilkunastotonową „drobnostkę" konstrukcyjną, przy której już pracują montażowcy. Dopiero tu, z wysokości montowanego pomostu nawigacyjnego można ocenić należycie ogrom wykonanej roboty. Gdy się spojrzy w stronę dziobu, widać, że niemal wszystko co się montuje przed wodowaniem, jest już na miejscu a podobnie przedstawia się też praca na rufie. Widać tu wielki rozmach, zapał i wysiłek załogi. Rozmach ten imponuje nie tylko przeciętnemu widzowi. Imponuje naszym fachowcom, a jeszcze bardziej zagranicznym. Przedstawiciel towarzystwa klasyfikacyjnego „Lloyd Register" codziennie zjawia się na stoczni i patrzy. Chciałby zapewne znaleźć w „całym dziurę", a tu jak na złość, polscy stoczniowcy wykazują maksimum znajomości rzeczy! Jak na złość, wszystko wykonano starannie, gatunkowo jak najlepiej!

Pytamy mistrza Tomaszewskiego o nazwiska wyróżniających się. Sypią się jak z rękawa, a nasz przewodnik, przy każdym z nich zwraca lekko głowę w kierunku miejsca pracy wymienianych ludzi. Jest w tej liczbie niter Jan Wysocki, jest jego towarzysz Stanisław Myśliński, są ślusarze Jakub Sarnowski i Klemens Deyna, montażowcy Paweł Nowicki i 21 letni Eugeniusz Ptasiński. Są cieśle — układacze płóz Jan Hilar i Józef Warkusz, są dwaj młodzi i dzielni ZMP-owcy, cieszący się uznaniem całej załogi: 18 letni niter Henryk Warot i kilka lat odeń starszy malarz Stanisław Pogorzelski, oraz wielu innych.

Od rufy kadłub jest jeszcze nie pomalowany, pracują tu bowiem nitownicy i spawacze. Co chwila snopy iskier spadają z rusztowania, rozsypując się kaskadą złotych punkcików.

— Z drugiej strony burty znajduje się maszynownia. Główna maszyna jak również wał śrubowy z pochwą, bronzową śrubą, maszyny pomocnicze, pompy zasilające, balastowe, zenzowe, sanitarne czy przeciwpożarowe, wszystkie rurociągi wraz z materiałem montażowym są również polskiej produkcji. Urządzeń elektrycznych i oświetleniowych dostarcza nasz polski przemysł elektrotechniczny. Nie potrzebuję chyba wspominać, że kambuz — kuchnię okrętową — wraz ze wszystkimi niezbędnymi akcesoriami wykonuje się w kraju. Widzicie więc, że wszystkie najważniejsze urządzenia i materiały, za wyjątkiem urządzeń nawigacyjnych, sprowadzonych ze Szwecji, oraz drobnej ilości żelaza profilowego z Czechosłowacji, wykonaliśmy sami. Z tego właśnie jesteśmy dumni, my stoczniowcy, bo mając takie oparcie, możemy śmiało budować — mówi mistrz Tomaszewski.

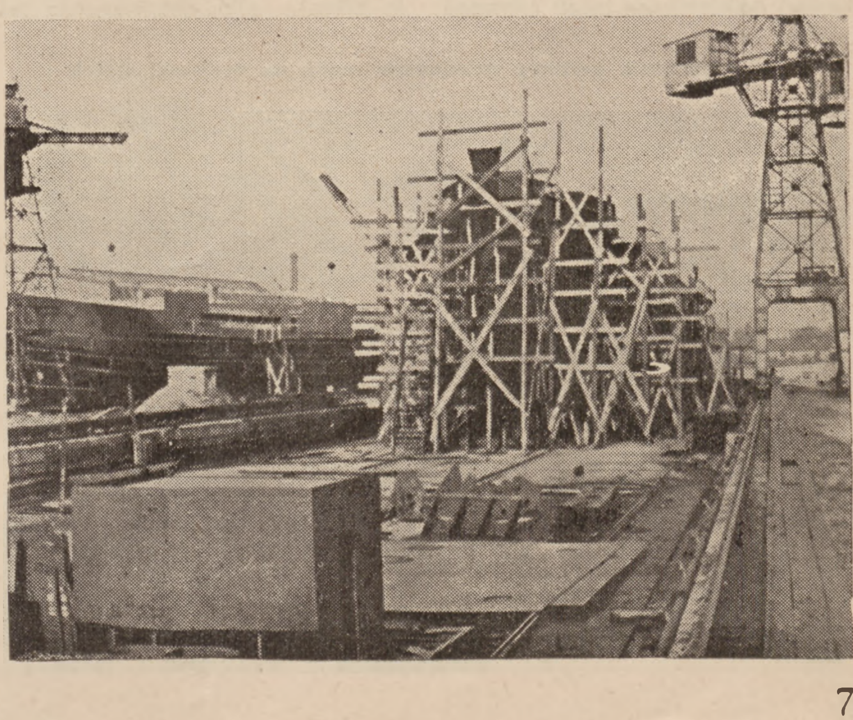
W pobliżu tylnicy pracuje grupa niterska. Co chwila w którymś z otworów płyty zjawia się rozgrzany do białości koniec nitu. Natychmiast też zaczyna terkotać młot, zamieniając go szybko i dokładnie w kształtną główkę. Niterzy się spieszą. W dniu przyjęcia zobowiązania mieli do zanitowania 150 000 nitów. Niewiele już zostało im do zrobienia. Pracują przecież dzień i noc, wykonując na zmianie po kilkaset sztuk!

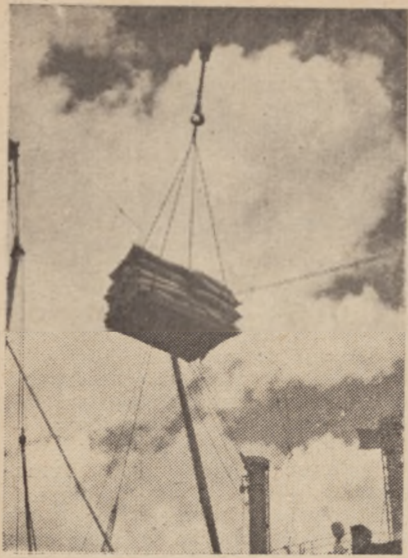
Po drugiej stronie mostku, gdzie stoi przygotowany do wodowania „Jedności Robotniczej" dok Nr 3, również wre praca. Niby mrówki, oblepili go nitownicy i spawacze, malarze i montażowcy, hydraulicy i ślusarze. On również musi być gotowy w terminie. Wiemy, że będzie.

Spoglądamy stąd na omotaną rusztowaniami sylwetkę statku. Dziś jeszcze martwy, niedługo już ożyje i spłynie na wodę. Tymczasem dziś awangarda robotnicza Wybrzeża buduje w zgodnym rytmie jeszcze jedno ogniwo łańcucha, jaki coraz mocniej łączy Polskę Ludową z Bałtykiem.

Fot.: WAF (1), Film Polski (1), Komorowski (1)

„Jedność Robotnicza" na pochylni





Co to jest »PORTOROB«

Dziwną się zapewne wyda wielu naszym Czytelnikom ta nazwa „Portorob" mająca w sobie coś z roztętnionego pracą portu, pełnego zgrzytu dźwigów i okrzyków krzątających się robotników. Niektórzy z Was może się z nią już spotkali, czytając gazety, może starali się ją nawet wytłumaczyć? Postaramy się Wam w tym pomóc.

Jest to nazwa przedsiębiorstwa, organicznie związanego z życiem portu i brzmi właściwie tak: Robotnicze Przedsiębiorstwo Przeładunkowe „Portorob". Powstało ono w dniu 29 marca 1948 roku z inicjatywy Min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Min. Przemysłu i Handlu oraz Min. Pracy i Opieki Społecznej. Zadaniem jego jest prowadzenie wszelkiego rodzaju prac przeładunkowych w portach zespołu Gdańsk - Gdynia, za wyjątkiem przeładunków węgla, oraz prowadzenie i użytkowe dysponowanie magazynami portowymi.

Z działalnością „Portorobu" najłatwiej będziemy się mogli zapoznać na terenie portu, w czasie pracy. Przejdźmy się więc którymś z nabrzeży, zajrzyjmy do magazynów, a wyczerpująca odpowiedź na pytanie, co to jest „Portorob", sama nam się wciśnie na usta...

*

...Jest pochmurny dzień grudniowy. Wiatr niesie z głębi gdańskiego portu postrzępione odgłosy jego pracy, przerywane od czasu do czasu przeciągłym buczeniem okrętowej syreny. Przed budynkiem „Portorobu" jak zwykle o tej porze, ruch niezwykły. Setki ludzi zebrały się tu w oczekiwaniu na dyspozycje i skierowania do pracy w poszczególnych częściach portu. Stoją grupkami, ćmiąc papierosy, rozmawiają o swych codziennych radościach i smutkach. Teraz mają specjalny temat do „obgadania" — czyn przedkongresowy.

Punktualnie o godzinie 15 następuje podział na brygady, które szybko udają się na miejsce pracy. Starsi i młodsi, idą szybko równymi, odmierzonymi krokami. Czas jest drogi. Pracują do godziny 23, a dziś jest co robić.

W pobliżu budynku pozostaje tylko grupa, przeznaczona do rozładowania Norwega „Bravo I", który przywiózł ponad 1 700 ton saletry dla Polski. Przetokowa lokomotywa podstawiła właśnie zespół wagonów, do kilku z nich przyciągnięto już specjalne pomosty, zwane „gankami", podtoczyły się ze skrzypieniem portowe dźwigi, wyciągnęły swe długie, ażurowe ramiona, sztauerzy zamówieni przez spedytora zatarli dłonie, wszystko ruszyło.

Zapytacie, dlaczego sztauerów angażuje spedytor. Otóż do chwili obecnej „Portorob" jeszcze nie przejął od poszczególnych firm spedycyjnych prawa prowadzenia prac sztauerskich, nastąpi to jednak po 1 stycznia 1949 roku. Obecny stan nie sprzyja należytej organizacji pracy, zwłaszcza przy jej większym nasileniu, gdyż sztauerów trzeba zamawiać w Urzędzie Zatrudnienia osobno, a „Portorob" zamawia pozostałą obsadę wy- lub załadowczą również osobno. Zdarzają się więc niekiedy wypadki, że albo jedna, albo druga strona nie otrzyma odpowiedniej ilości ludzi do pracy, przez co powstaje zahamowanie. Gdy to będzie spoczywało w jednym ręku, łatwiej będzie z odcinka mniej obciążonego przenieść ludzi na właściwe miejsce i przeprowadzić powierzone prace w umówionym terminie. Ponieważ atrakcyjność naszych portów chcemy podnieść właśnie przez skrócenie czasu postoju statków, „Portorob" będzie tu miał pole do popisu.

Wróćmy jednak do naszego statku. W międzyczasie zapadł już mrok. Na nabrzeżu, na dźwigach i nad otwartymi lukami zabłysły dziesiątki lamp elektrycznych. W ich świetle żywo krzątają się robotnicy. Mimo zimna pozdejmowali swe kurtki i płaszcze, szybko rozładowując każdy nowy hiw.

Oto właśnie z głębi luku wychynął jeden, pełen worków, zatoczył szerokie półkole, zakołysał się przez moment nad pokładem, by natychmiast ruszyć w ślad za przesuwającym się nad podstawiony w dole wagon ramieniem dźwigu. Czekający na „ganku" robotnicy szybko rozchwytują „zdobycz" lokując ją we wnętrzu wagonu. Robotnicy nie liczą załadowanych worków, nie zwracają uwagi na podstawiane świeże wagony. Dla nich istnieje tylko załadowany luk statku, który trzeba jak najszybciej opróżnić.

Mijają minuty, kwadranse, godziny. Hen, gdzieś znad Gdańska wiatr niesie bicie jakiegoś zegara. Ktoś liczy uderzenia: raz, dwa, trzy, cztery... To stojący nad lukiem pokazywacz, oczekujący na załadowanie nowego hiwu. Nikt z pracują-

Robotnik portowy załadowuje mąkę na norweski statek



cych nie zwraca nań uwagi wszyscy są zajęci wykonywaną pracą.

Jest godzina 22. Jeszcze tylko godzinę popracuje ta zmiana, później przyjdą następni. Stojący obok pokazywacza rachmistrz, zwany liczmenem, sumuje skrzętnie stawiane dotychczas kreski. Okazuje się, że brygada przekroczyła już o kilkanaście ton swoją normę, a mimo to tempo nie osłabło. Tu przecież wypełnia się i kongresowe zobowiązania!

Z niezbyt odległego od nas basenu Strefy Wolnocłowej również dobiegają odgłosy intensywnej pracy. Stoją tam dwa statki — szwedzki „Mira" i radziecki „Dniepropietrowsk". Bliżej Kapitanatu Portu przysiadły u nabrzeża portowe holowniki, drzemiąc w oczekiwaniu roboty.

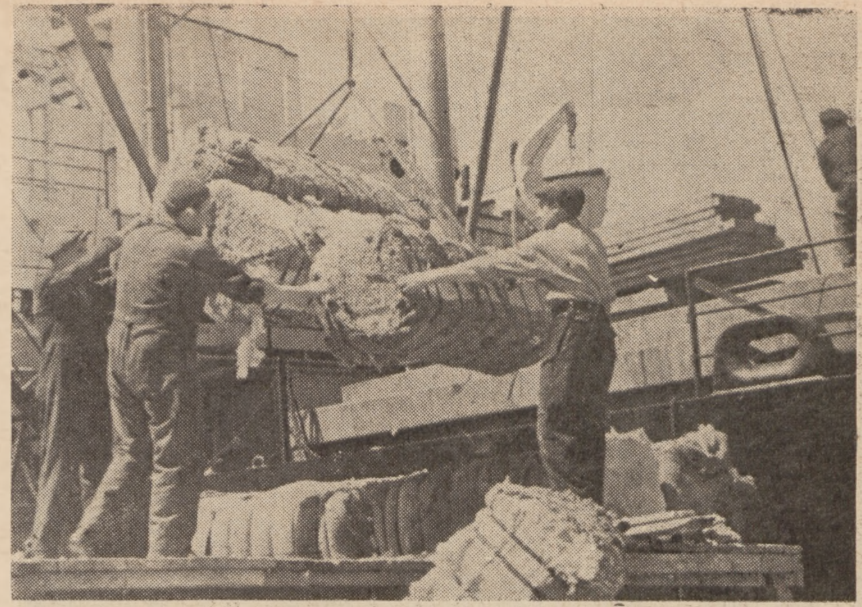
Mijają kwandranse. W pobliżu pracujących dźwigów poczynają wychodzić z mroku ciemne postacie nowej zmiany. Zbliża się godzina 23. Jeszcze kilka minut intensywnej pracy i wreszcie pada sygnał: stop! Liczmeni zaczynają w tej chwili przeliczać wyładowane worki, aby podać zaciekawionym robotnikom osiągniętą przez ich zmianę cyfrę. Po chwili okazuje się, że przeładowano 316 ton saletry, o 78 ton więcej niż przewidywała norma i tyle, ile wynosi kongresowe zobowiązanie. Do pracy stanęła nocna zmiana...

✵

„Portorob" nie ograniczył się jedynie do przejęcia prac przeładunkowych na terenie zespołu portowego Gdańsk — Gdynia, ale zatroszczył się także o podniesienie wydajności pracy zatrudnionych robotników przez zorganizowanie współzawodnictwa pracy oraz przez wprowadzenie wszelkiego rodzaju udogodnień mechanicznych.

Pierwszym z nich, wybitnie przyspieszającym nie tylko szybkość przeładunku ale także zwiększającym bezpieczeństwo towaru, jest coraz szersze stosowanie wózków elektrycznych na miejsce dotychczasowych ręcznych. Drugą taką pożyteczną, bardzo pożądaną inowacją jest zastosowanie mechanicznych przeciągarek wagonów kolejowych. Nie bez znaczenia jest również fakt przygotowania tzw. sztaplarek, czyli specjalnych wózków, które podwożą hiwy pełne towaru na odpowiednie miejsce w magazynie, a następnie podają je na odpowiednią wysokość do ułożenia na sztaplu.

W porcie gdyńskim czynnych jest w chwili obecnej 14 wózków elektrycznych, dwie przeciągarki wagonowe, wyremontowane i skompletowane ze starego szmelcu oraz 9 sztaplarek różnego typu, zmontowanych i poprawionych na miejscu. Są one wybitnie seryjnej amerykańskiej budowy, niezbyt mocnej, toteż pracujący przy nich robotnicy są zdania, że nasze będą w niedalekiej może przyszłości na pewno lepsze.



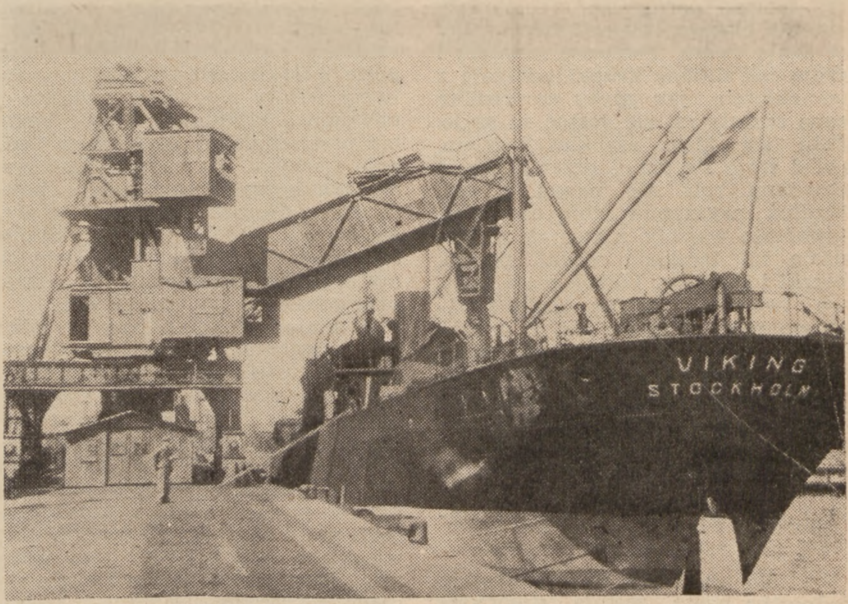
Bele bawełny wędrują z pokładu do magazynów portowych

Sytuacja ta w niedługim czasie jeszcze się poprawi, gdyż już kilka miesięcy temu „Portorob" zamówił taki sprzęt za granicą.

Oto kilka cyfr, ilustrujących stały rozwój przedsiębiorstwa. Na dzień 1 maja tylko na terenie oddziału gdyńskiego zanotowano 547 wykonanych dyspozycji i przeładunek 34 584 ton różnych towarów, a w pół roku później, w dniu 1 listopada, 2 661 dyspozycji i 283 779 ton przeładowanych towarów. Obrót magazynowy przedstawia się w tym czasie na wejściu następująco: w dniu 1 maja br. zanotowano 38 903 ton towarów, a w pół roku później już 49 994 tony towarów, z czego największą kwotę obejmują towary eksportowe. Podobnymi sukcesami może poszczycić się także w niczym nie ustępujący Gdyni oddział gdański „Portorobu".

✵

Tak oto rozwija się i pracuje przedsiębiorstwo, w którego rozwoju w poważnym stopniu partycypują sami robotnicy, jako udziałowcy spółdzielni „Portowiec", jednego z akcjonariuszy „Portorobu". Można się więc spodziewać, a dotychczasowe wyniki całkowicie do tego upoważniają, że w roku przyszłym „Portorob" rozwinie się jeszcze bardziej, usprawniając przeładunki w naszych portach, zwiększając tym samym ich atrakcyjność, dając im do ręki ważki atut w konkurowaniu z innymi portami nie tylko bałtyckimi ale i zachodnio-europejskimi.



Taśmowiec ładuje węgiel na statek



ŚNIEG

jest ciepły...

Jest piekielnie zimno. Mróz właściwie nie jest duży i jedynie silny porywisty wiatr dmie od morza, porywając z nabrzeży strzępy białego śniegu i miota nimi w samą twarz. Podnoszę kołnierz i czuję jak drobne krupki uderzają z wściekłością, jak gdyby za wszelką cenę chciały mi się dostać za szyję. Jeśli się idzie szybkim krokiem, chłód staje się mniej przenikliwy, a chwilami robi się nawet gorąco. Wzdłuż magazynów stoją czerwone, towarowe wagony, z których wyjeżdżają na taczkach worki, paczki, beczki i skrzynie. Ludzie mają różowe twarze i czarne, opalone wichrem ręce. Spieszą się i prawie biegiem wtaczają i wytaczają taczki z olbrzymich hal magazynów. Statek czeka, a godziny przestoju się liczą. Jak to dobrze, że akurat zjawili się oni. Wprawdzie nie są jeszcze wprawieni w tej, nowej dla siebie pracy, ale ba! — młodość, siła i chęć potrafią te braki zastąpić...

*

— ...Bo niech pan tylko posłucha: jednostka nasza została stworzona w sierpniu jako 24 Brygada Służby Polsce im. Wincentego Pstrowskiego i jako brygada lotna została rozlokowana w 41 wagonach kolejowych. Stąd dalsze konsekwencje tego faktu: — nasza wędrowna praca. Pojechaliśmy najpierw na Dolny Śląsk, gdzie koło Bolesławca wykonywaliśmy roboty ziemne w związku z rozbudową tamtejszej huty. Stamtąd przejechaliśmy do Nowego Lądu koło Lwówka. Tu na nas oczekiwało zadanie wykonania nasypu kolejowego o długości 1 200 metrów prowadzącego do miejscowych kamieniołomów. W III turnusie zdobyliśmy sztandar przechodni. No a teraz przyjechaliśmy tu, do Gdyni...

W małym pokoiku baraku, gdzie rozlokowało się dowództwo Brygady jest cicho i nawet przytulnie. W żelaznym piecyku huczy i leniwe ciepło sączy się do pokoju, wprowadzając nastrój prawie rodzinny.

— ...A w Gdyni — cóż, tu znowuż przybyliśmy, bo mieliśmy pomóc w pilnych przeładunkach i innych pracach portu (to już jest naszym obowiązkiem — przybywać tam wszędzie, gdzie jakieś trudne i nagłe zadanie potrzebuje dodatkowej pomocy chętnych do pracy, silnych i zdrowych, młodych ludzi). Chłopcy pracują jednak nie tylko przy przeładunkach statków, wyładowują i załadowują również wagony...

Drzwi baraku otworzyły się i stanął w nich junak służbowy.

— Panie poruczniku, był telefon — proszą o 31 ludzi do strefy wolnocłowej na godzinę 15 przed pierwszą...

— O, widzi pan — widocznie jest tam coś pilnego do roboty. — Dobrze, powiedzcie, że o oznaczonej godzinie zameldują się tam...

— A co do junaków, pochodzą oni z różnych stron Polski. Dużą część stanowią wśród nich ochotnicy. Są to przeważnie sieroty bez opieki i jakiegokolwiek oparcia. Za parę dni, po powrocie do Warszawy rozjadą się oni do szkół zawodowych czy też wojskowych, stosownie do zamiłowania. Muszę przyznać, że nie brak im jest chęci do nauki i pracy. Przeciętna przeładunku na jednego junaka na jedną godzinę wypada 706 kg — obecnie jednak dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego Partii Robotniczych junacy uchwalili rezolucję, w której zobowiązują się zwiększyć wydajność

pracy do 1 000 kg na godzinę. To by dało w sumie 1 200 ton w ciągu jednej doby...

Nagły poryw wiatru bluznął śniegiem w zamarzające szyby. Przez okno widać było rząd towarowych wagonów. Na ich dachach czerniały smukłe kominki, a wydobywające się z nich smugi szarego dymu wiatr porywał, strzępił i rozgniatał.

— Sądzi pan, że jest im tam zimno, w tych wagonach? Proszę, przejdziemy się...

W wagonach jest ciepło i cicho. Pośrodku stoi żelazny piecyk, obok zaś zapas koksu, którym dwaj junacy, na zmianę, podsycają ogień przez całą noc, aby reszcie kolegów było ciepło. Ha, trudno — ktoś nie śpi, aby spać mógł ktoś... Prycze są duże i wygodne. W jednym wagonie zamieszkuje 20 junaków. Na ścianie wisi głośnik. Cały transport jest zradiofonizowany. Opieka lekarska jest na miejscu. Dowództwo brygady sypia również w wagonach i jedynie w dzień urzęduje w baraku. Junacy mają zapewnione rozrywki kulturalne, jak czytelnia świetlica, gry, kino, wycieczki, ba! — jest własna harmonia i kornet. I jest humor — ślady jego spotykamy w rysunkach i dowcipach gazetki ściennej.



Junacy z ochotą zabrali się do wyładunku...

... po którym czekał smaczny, obfity posiłek



Niektóre wagony przeznaczone są na kuchnie. P. Maria Krasińska, kucharka i żywicielka twierdzi, że chłopcy mają niezgorsze apetyty. Ale dziś pani Maria ma zmartwienie — nie wie czy to mięso, które wrzuciła do kotła nie będzie zbyt twarde. Bo gotuje się i gotuje i już powinno być w sam raz i jeszcze nie jest. A tu i chłopcy lada chwila powrócą z pracy. A wiadomo — człowiek spracowany to i głodny. Oho! — P. Maria wie o tym dobrze — już trzy razy była premiowana. Bo też i zna tę pracę, chyba jak nikt inny. A czy dobrze to wszystko robi, to najlepiej zapytać o to samych chłopców.

Mówią, że repeciarzy nigdy nie brakuje...

*

Kiedy wracałem, wiatr nie ustał ani na chwilę. Śnieg, jak przed paru godzinami wciskał się w oczy, a druty przewodów telefonicznych przeraźliwie dźwięczały nielitościwie smagane ostrym świstem. Zagubione stada mew dobijały się do szyb magazynów, wypędzone znad morza niespokojną falą.

Ale teraz nie czułem już chłodu. Czułem się raźniej. Zjawiło się nagle przekonanie, że praca jest dziwnym zjawiskiem: potrafi rozgrzewać nie tylko przez jej bezpośrednie wykonywanie — ofiarność w pracy budzi ufność we własne siły i wiarę w dobrą przyszłość.

Było mi ciepło i dobrze. Odłożyłem kołnierz. Śnieg wilgotnymi płatami osiadał na twarzy. Ten śnieg był ciepły...

ST. BISKUPSKI

Wszystkie zdjęcia Z. Kosycarz

LUDZIE „JEDNOŚ



HENRYK WAROT



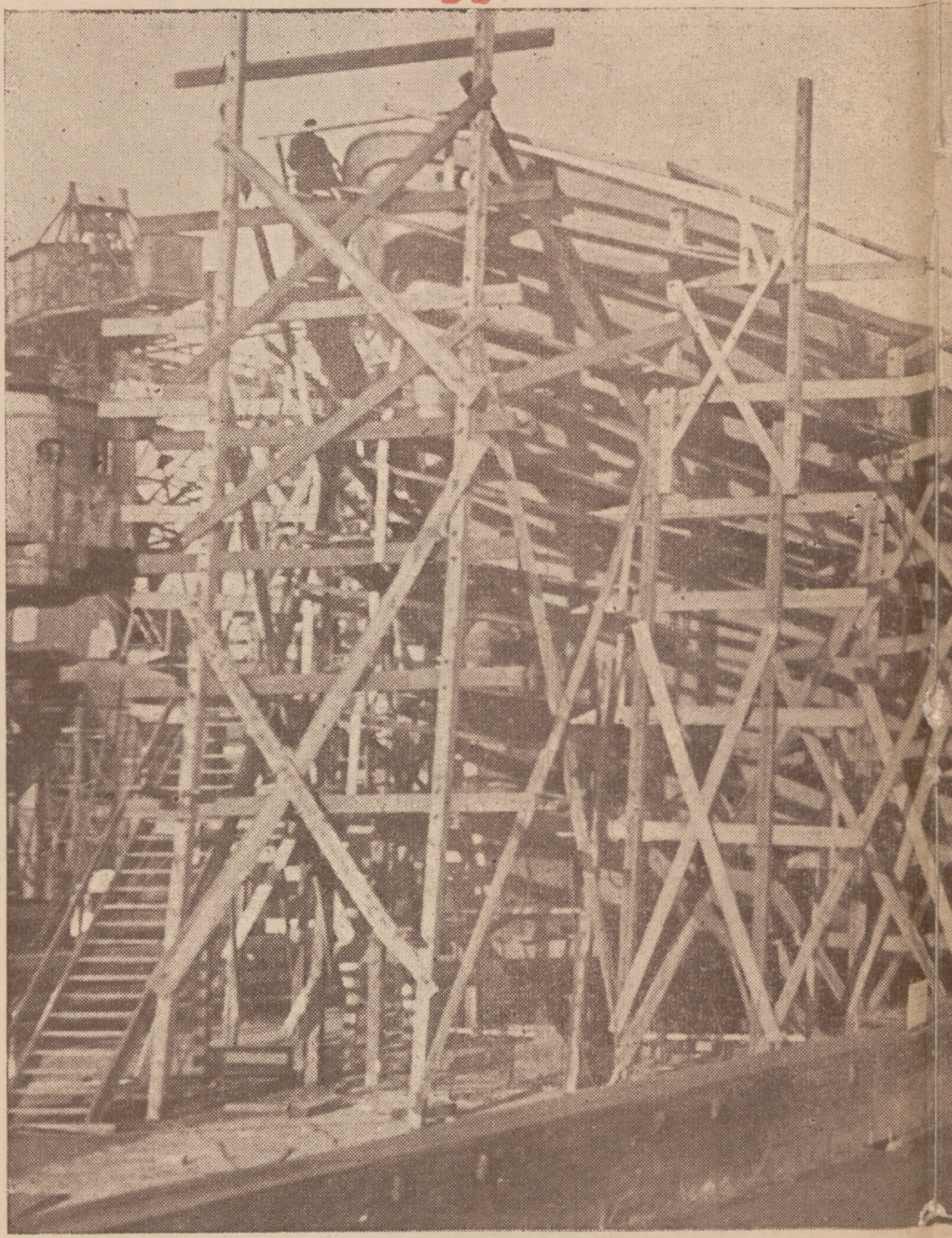
EUGENIUSZ PTASIŃSKI



PAWEŁ NOWICKI



JÓZEF TOMASZEWSKI



JAN WYSOCKI pochodzi z Gorlic i jest z zawodu ślusarzem montażowym. Mimo 31 lat, już we wczesnej młodości zapoznał się z pracą we fabryce wagonów i kół wagonowych. Po wojnie przeniósł się na Wybrzeże i od 1946 roku pracuje w stoczni jako niter. Szybko opanował nowy fach i dziś nituje ponad 400 otworów, przechodząc z roboty na robotę.

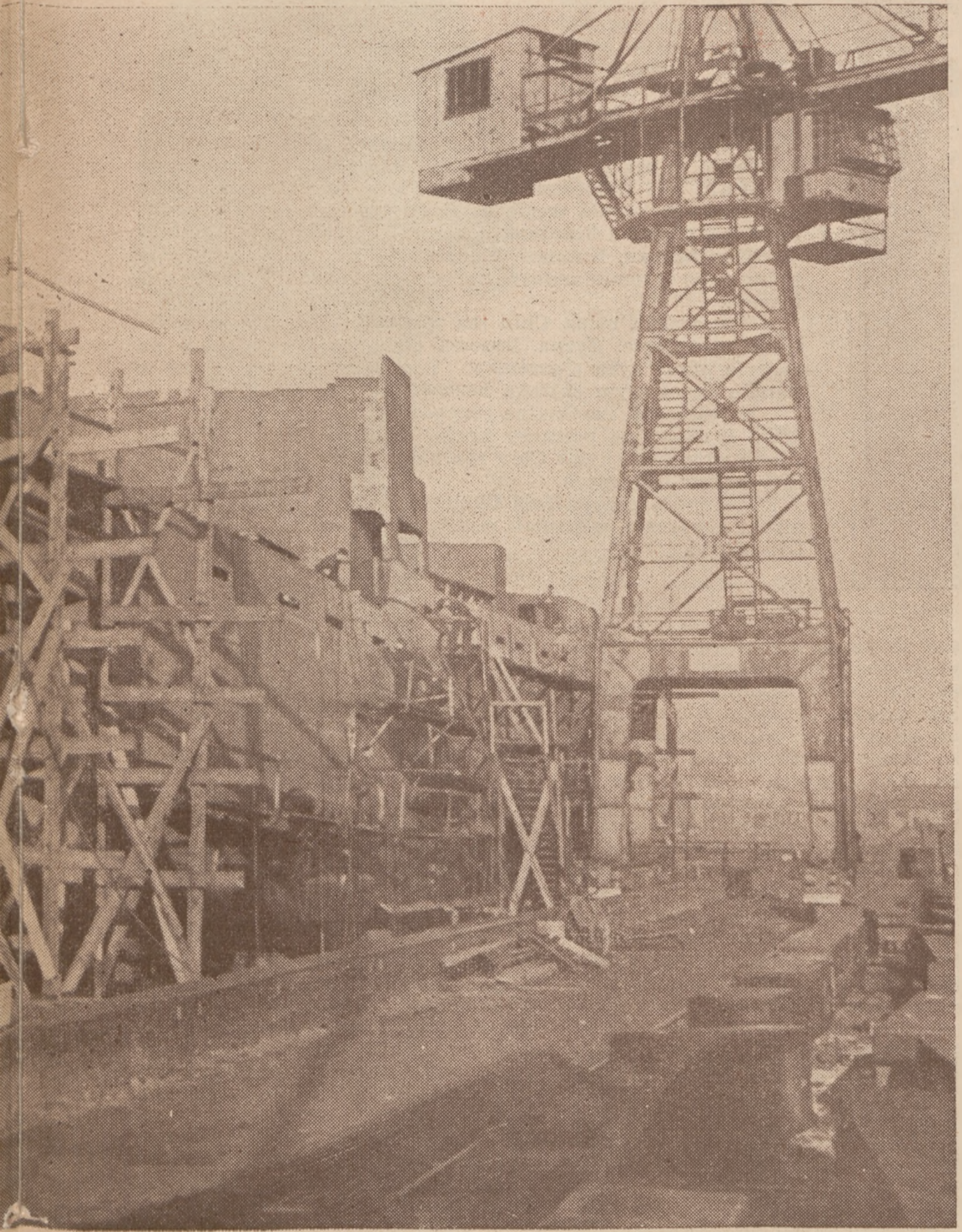
EUGENIUSZ PTASIŃSKI ma 21 lat. Jest synem drobnego rolnika z pow. Mińsk Mazowiecki. Nie chcąc pracować na roli, przybył w 1946 roku do Gdańska, gdzie mimo braku fachu znalazł pracę w Stoczni. Początkowo było mu trudno, lecz zabrał się do pracy i do przerwanej wojną nauki z sercem, po chłopsku. Kończy już Średnią Szk. Metalową przy Stoczni, lecz ma zamiar uczyć się dalej w „Conradinum" i może nawet na Politechnice. Poza pracą i nauką wiele czasu poświęca ZMP.

STANISŁAW MYŚLIŃSKI dziś jest również niterem, lecz jeszcze w 1946 roku był zwyczajnym robotnikiem w Golubiu, na Pomorzu. Jest dobrym pracownikiem, ofiarnym i starannym, świeci przykładem młodszym od siebie. Nic też dziwnego, że podobnie jak ob. Wysocki, należy do cenionych pracowników Stoczni.

JÓZEF TOMASZEWSKI, nadmistrz kadłubowni II, ma już poza sobą 25 lat pracy w stoczniach. Do roku 1939 budował również jednostki na stoczniach Marynarki Wojennej w Pińsku, Modlinie i Gdyni. Krótko przed wojną przeniesiono go do Gdyni, gdzie miał prowadzić budowę niszczycieli „Huragan" i „Orkan". Po wojnie wrócił do pracy zawodowej natychmiast po oswobodzeniu Wybrzeża. Obecnie prowadzi budowę rudowęglowców.

PAWEŁ NOWICKI jest cieślą z pow. Starogard. W 1947

CI ROBOTNICZEJ"





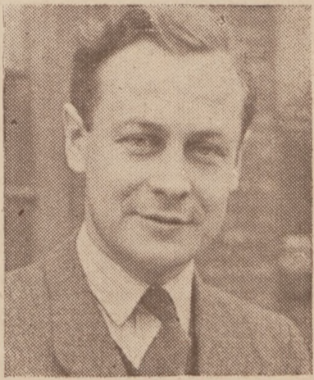
STANISŁAW MYŚLIŃSKI



JAKUB SARNOWSKI



JAN WYSOCKI



INŻ. JERZY DOERFFER

r. przybył na Wybrzeże i rozpoczął pracę w Stoczni Gdańskiej. Mimo nieznajomości nowego zajęcia, szybko się z nim uporał. Dziś montuje na rudowęglowcach pokłady i zbiorniki burtowe. Pracował na „Warcie" i „Sołdku", obecnie wraz z innymi buduje „Jedność Robotniczą". Dokłada wszelkich starań, aby jak najlepiej opanować swój nowy zawód którego już nie chce porzucić.

JAKUB SARNOWSKI jest z zawodu ślusarzem. Na stoczni pracuje już ponad 10 lat. Obecnie wykonuje on odpowiedzialne zadanie: ustala i przewierca oś wału sterowego „Jedności Robotniczej". Aby sobie ułatwić pracę i przyśpieszyć ją wykonał specjalny przyrząd do rozwiercania. Urodził się w Gdańsku, tu też zaczął pracę na stoczni. W latach 1939—45 musiał jako Polak szukać pracy poza stocznią. Natychmiast po wypędzeniu Niemców wrócił na Stocznię.

HENRYK WAROT jest młodym, zaledwie 18-letnim niterem. Na stoczni pracuje już od 1945 roku, pomagając w utrzymaniu 9 osobowej rodziny. Chce być dobrym fachowcem, toteż uczęszcza do Średniej Szk. Metalowej przy stoczni, w pracy nie ustępuje starym, doświadczonym niterom. Poza nauką i pracą znajduje także czas na pracę partyjną i organizacyjną w szeregach PPR i ZMP.

Inż. JERZY DOERFFER jest doskonałym fachowcem. Mimo zaledwie 30 lat życia, zajmuje stanowisko kierownika działu budowy okrętów Stoczni Gdańskiej. Studiował przed wojną w Gdańsku, przez okres wojny przebywał za granicą, do kraju wrócił w 1945 roku i w krótkim czasie potem stanął do pracy. Jego dziełem jest m. in. projekt kutra stalowego, według którego wybudowano już cały szereg jednostek dla naszych rybaków, a którymi zainteresowała się i zagranica.



OFENSYWA
LUDU CHIŃSKIEGO

Chiny zajmują obszar przeszło 4 milionów kilometrów kwadratowych i liczą ponad 400 milionów ludzi. Wynikałoby z tego, że co piąty człowiek to Chińczyk i że Chiny, to drugi, po ZSRR, pod względem wielkości kraj na świecie. Jedne z największych kopalń węgla na ziemi znajdują się w prowincji Hope, Henan i Szantung, a cenne kopalnie metali kolorowych w Junnan, Kuangsi, Kuantung i Kiangsi. A poza tym Chiny mają ogromne zapasy nafty, rudy żelaznej i innych minerałów.

Gospodarka rolna Chin ma również wspaniałe perspektywy rozwojowe. Żyzna, lessowa gleba daje największe na świecie plony ryżu i pszenicy. Wielką rolę odgrywa też w handlu światowym chińska herbata.

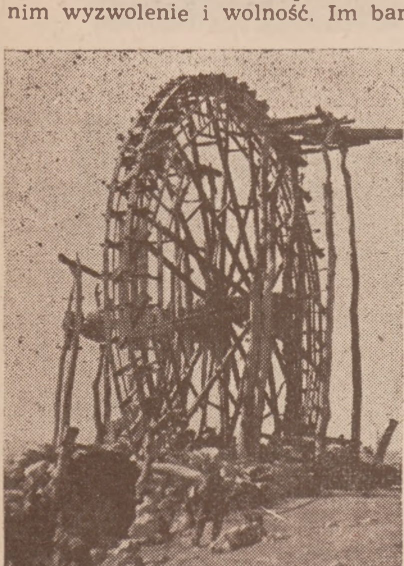
Nowoczesna, racjonalna gospodarka może i winna dać nie tylko żywność na potrzeby kraju, ale i na eksport. Ciepły i dość wilgotny klimat Chin sprzyja uprawie niemal wszystkich kultur rolniczych.

Niezwykła pracowitość Chińczyków i ich wybitne uzdolnienia stwarzają wspaniałe możliwości rozwoju kraju i jego gospodarki.

*

Mały skośnooki Ku Ting z ulgą wyprostowuje zgięty grzbiet i smutnym wzrokiem obserwuje przeciągające drogą wielkie, groźne czołgi. Mały Chińczyk nie wie jak zbudowane są te czołgi, ale wie, że są amerykańskie i że niosą śmierć jego rodakom. Ku Ting nie poszedł dziś do szkoły, bo leży już ona poza linią frontu. Zabrali go za to rodzice na ryżowe pole.

Zgięty w pół brodzi teraz po kostki w błocie, i rozsadza roślinki ryżu. Z oddali dolatuje coraz potężniejszy huk armat. To zbliża się front. Pracowici Chińczycy raz po raz podnoszą głowy i o dziwo! często przerywają żmudną pracę, by popatrzeć na północ. Stamtąd idzie przecież ku nim wyzwolenie i wolność. Im bardziej zbliża się dudnienie dział, tym radośniejsze są pomarszczone twarze chińskich chłopów. Z upragnieniem czekają przyjścia Armii Ludowej, na ukochanego jej wodza, Mao Tse Tunga. Głód i nędza, niewola i nieludzki wyzysk — oto co daje im marszałek Czang Kai Szek. Ogień i śmierć, pałki i... perkalikowe chustki — oto co daje im Ameryka. Tysiące Chińczyków umiera codziennie z głodu, tysiące ginie w więzieniach lub pod ogniem amerykańskich dział, czołgów i samolotów. Mały Ku Ting wie o tym wszystkim, mimo że ma dopiero 13 lat. Wieczorami przysłuchuje się rozmowom starszych, prowadzonym szeptem w obawie przed szpiclami Czang Kai Szeka. Trzynastoletni chłopiec, pobity raz przez policjantów za roznoszenie komunistycznych ulotek, poprzysiągł zemstę i teraz, gdy front zbliżał się, zorganizował grupę swych rówieśników i poprowadził ich w pobliskie góry, gdzie znajdowała się baza chińskich partyzantów ludowych. Przemykając się nocą jarami, z radością patrzył Ku Ting na cofające się w panice oddziały Czang Kai Szeka i uciekające przez zapchane drogi potężne i groźne czołgi amerykańskie. Patrząc na ten popłoch, postanowił podpalić duży, drewniany most na głównej trasie odwrotu i sam tego dokonał, ochraniany przez towarzyszy.



A huk dział wciąż rósł i zbliżał się nie tylko do wioski rodzinnej Ku Tinga, lecz i do stolicy Chin — do Nankinu

Chiny — kraj złotego smoka — to dla nas kraj dziwny i tajemniczy. Wiele znamy o nim bajek, np. piękną bajkę o słowiku chińskiego cesarza, ale Chińczycy to nie ludzie z bajki, inni niż my, to nie ludzie ciemni i dzicy, choć rząd Czang Kai Szeka robi rzeczywiście wszystko, co w jego mocy, aby utrzymać ich w największej ciemnocie. A przecież Chiny to kolebka najstarszej kultury i cywilizacji, przecież Chiny to jeden z największych i najbogatszych krajów świata!

Wydawało by się więc, że w tak bogatym kraju jak Chiny, powinien panować wielki dobrobyt, a obywatele winni być zadowoleni i szczęśliwi. Tymczasem jest zupełnie inaczej. W Chinach panuje głód, nędza i choroby. W Chinach, które dały początek kulturze i cywilizacji, około 90% ludzi to analfabeci, połowa mieszkańców regularnie przez parę miesięcy w roku głoduje, a większość narodu jęczy pod jarzmem mandarynów, bogaczy i rządu. Chiny znajdują się jeszcze w niewoli amerykańskiego kapitału a Chińczycy służą Amerykanom jako żywa siła pociągowa, jako kulisi, obwożący ich w rikszach ulicami chińskich miast. **Dlaczego?**

Znana dziennikarka, Anna Luiza Strong w czasie pobytu w Jennanie przeprowadziła następującą rozmowę z wodzem Chin Ludowych — Mao-Tse-Tungiem

— „Amerykańscy imperialiści propagują strach przed Rosją używając go jako pretekstu do tłumienia wolności w swoim kraju i do usiłowań objęcia reszty świata kapitalistycznego swoją kontrolą. Postępują podobnie do Hitlera. On również posługiwał się „straszakiem rosyjskim" w celu zdobycia władzy nad światem, a przede wszystkim — dla podboju Europy.



Mao-Tse-Tung, niestrudzony bojownik o wolność ludu chińskiego i wódz Chin Ludowych.

Nie chcę przez to powiedzieć że amerykańscy reakcjoniści nie pragną wojny ze Związkiem Radzieckim" — kontynuował Mao. „Przeciwnie, marzą oni o zmieceniu z powierzchni ziemi kraju socjalizmu, który przeciwstawia się ich zamiarom opanowania świata. Jasne jest, że jeśli pragną oni pobić Rosję mogą to uczynić jedynie przy pomocy innych krajów, a przede wszystkim Wielkiej Brytanii, Francji i Chin. A to nie jest wcale łatwa sprawa".

Rozmowa nasza odbywała się przy herbacie poobiedniej na tarasie mieszkania Mao. Uśmiechając się, ustawiał na stole filiżanki do herbaty i kubeczki do wina, aby wyjaśnić mi sytuację strategiczną.

— „Niech pani spojrzy. — Tu są amerykańscy imperialiści. — I postawił dużą filiżankę na końcu stołu. — Wokół nich znajduje się naród amerykański".— Pierścień z małych kubków został zrobiony dokoła filiżanki. — „A oto Związek Radziecki. Między nim a Stanami Zjednoczonymi znajdują się inne państwa kapitalistyczne". — Mao śmiał się, umieszczając w zygzakowatych liniach serię filiżanek i spodeczków.

— „W jaki sposób imperialiści amerykańscy mogą zaatakować Związek Radziecki? Po pierwsze, musieliby zaatakować naród amerykański. Robią to już, wykorzystując „rosyjski straszak" jako pretekst do politycznego i ekonomicznego nacisku na amerykańskich robotników i na elementy demokratyczne. Aby jednak móc wypowiedzieć wojnę, należy zupełnie ujarzmić naród amerykański. Amerykańscy reakcjoniści przygotowują się więc do wprowadzenia u siebie faszyzmu. Naród amerykański musi oprzeć się tym zbrodniczym zamiarom i wierzę — że się oprze".

KRUCHA PODSTAWA IMPERIALIZMU

— „Dobrze, — rzekłam do swego rozmówcy — ale pierścień morskich i powietrznych baz, które Ameryka stworzyła wokół ZSRR, to już chyba nie zasłona dymna, lecz wyraźne przygotowania do ataku?".

— „Zapewne, mogą być one użyte przeciw ZSRR — odrzekł Mao. Bazy te znajdują się jednak nie na terytorium radzieckim lecz na terytoriach licznych krajów kapitalistycznych. Toteż obciążają one nie narody Związku Radzieckiego, ale narody krajów kapitalistycznych. Czy narody tych krajów będą czekać cierpliwie, aż zostaną ujarzmione? Z pewnością nie. Będą one stawiały opór. W świecie powojennym rozwija się potężny ruch ludowy dla obrony pokoju i wolności demokratycznych. Ruch ten musi doprowadzić do zwycięstwa".

Zdaniem Mao, postępowi Amerykanie nie doceniają sił demokracji, przeceniają natomiast siły imperialistów. Jest to psychologiczna słabość powszechna wśród postępowych Amerykanów, a w pewnej mierze ogarniająca również postępowych Anglików.

Amerykański imperializm jest najsilniejszy i równocześnie najsłabszy ze wszystkich znanych w historii. Istotę jego siły należy poddać analizie. Drapacz chmur jest wysoki, lecz jego fundamenty stosunkowo kruche. Siła amerykańskiego kapitalizmu nie leży w jego spoistości wewnętrznej, lecz w słabości wszystkich innych krajów kapitalistycznych. Kapitalizm amerykański nosi w sobie cechy rozkładu, nie rozkwitu.

Amerykańscy reakcjoniści mają do wykonania ciężkie zadania. Muszą podtrzymać reakcjonistów na całym świecie. Jeśli nie potrafią tego dokonać, cała budowla zawali się. Jest to budowla oparta na jednym tylko filarze.

ZADECYDUJE LUD, NIE BOMBA ATOMOWA

Dlaczego imperialiści z takim zapałem pomagają Czang-Kai-Szekowi? Z pewnością nie dlatego, że jest on silny, ale dlatego właśnie, że jest słaby. To samo dotyczy Japonii, Grecji i Włoch. Gdziekolwiek reakcjoniści są w niebezpieczeństwie, imperializm musi im spieszyć z pomocą.

Wspomniałam o bombie atomowej i groźbach militarystów i podżegaczy wojennych w Ameryce.

„Narodziny bomby atomowej — odrzekł Mao-Tse-Tung — były początkiem upadku imperializmu amerykańskiego, ponieważ oparł się on na bombie, a nie na ludzie. W ostatecznym rozrachunku bomba atomowa nie zniszczy ludu. Lud zniszczy bombę atomową".

Powyższa rozmowa z wodzem Chin Ludowych rozpoczęła się w sierpniu, w cieniu jabłoni na jego tarasie. Dokończyliśmy jej pewnej lutowej nocy w opróżnionym prawie z mebli mieszkaniu. Mao-Tse-Tung i komuniści ewakuowali Yennan, bombardowany przez lotnictwo Czang-Kai-Szeka. Wiedzieli jednak, że powrócą, tutaj, prędzej, czy później, w marszu ko ostatecznemu zwycięstwu.

I wrócili nie tylko do Yennanu. Doszli daleko dalej w głąb Chin.

(Copyright by „Głos Ludu")





PIONIER

WALENTY KATAJEW

W czasie wakacji letnich 1942 roku członek moskiewskiej organizacji pionierskiej Piotr Baczej, przyjechał wraz ze swoim ojcem do Odessy. Krótko po tym zaczęła się wojna, ojca Piotra zmobilizowano, a jego samego ewakuowano statkiem.

Nad miastem, szczególnie nad portem, unosiły się, olbrzymie czarne i szare chmury dymu. Na ich tle co chwila migotały wybuchy pocisków artylerii przeciwlotniczej. W nocy niebo jarzyło się czerwienią wielkiej luny, szczególnie intensywnie na brzegach postrzępionych chmur. Trwający bez przerwy huk głuchym pomrukiem rozlegał się po morzu. Echo podchwytywało go i niosło wzdłuż urwistych brzegów, docierając do najodleglejszych zakątków.

W porcie wrzało. Załadowywano transporty ewakuowanych kobiet, dzieci i rannych, transporty jeńców i cofających się wojsk. Mimo nocnej mgły statki i okręty wchodziły i wychodziły kompletnie zaciemnione, broniąc się zaciekle przed atakami nieprzyjacielskich samolotów.

Statek, na którym znajdował się Piotr, został już przy wyjściu z portu zaatakowany przez lotnictwo. Na skutek wybuchu, fala powietrza wyrzuciła Piotra za burtę. Uratowały go dwie rybaczki i zaniosły do swej chaty. Były to Marta Pierepielicka i jej córka Walentyna. Mąż Pierepielickiej razem z dwoma synami już od pierwszego dnia wojny znajdował się na froncie. Marta objęła po nim funkcje przewodniczącego spółdzielni rybackiej „Burewiestnik", z energią zabierając się do pracy.

Rybackie osiedle pustoszało z każdym dniem coraz bardziej. Większość rybaków powołano do armii. Zostali tylko starcy i dzieci, ale i ci rozeszli się w różne strony. Jedni poszli do miasta, do krewnych, inni popłynęli na łodziach wzdłuż wybrzeża w nadziei dostania się do Nikołajewska lub Eupatorii, niektórzy udali się do okolicznych wiosek i chutorów z nadzieją, że znajdą tam dobrych ludzi, którzy ich przygarną.

Marta z córką pozostały na miejscu. Powierzono jej wartościowy majątek spółdzielni, na który składało się kilka pierwszorzędnych łodzi, sprzęt rybacki, duże zapasy soli, beczki, żagle, trzy duże sieci rybackie (z nich dwie były zupełnie nowe i bardzo drogie), wreszcie księgi kasowe, czekowe i gotówka. Nie można było porzucić tego całego majątku na łaskę losu.

Marta nie mogła pogodzić się z myślą, że wkrótce przyjdą tu Niemcy i Rumuni. Często wychodziła na szosę prowadzącą do Nikołajewska w nadziei że zobaczy nadchodzące wojska radzieckie. Często zbliżała się do przednich pozycji, gdzie każdy nieznany człowiek mógł być przyjęty za szpiega. Ale Marta nie budziła podejrzeń. Zbyt prostą i uczciwą była jej twarz. Informowała się u wojskowych o rozlokowaniu armii, radziła się ich jak należy postąpić w sprawie jej spółdzielni. Z nadzieją patrzała w ich pełne zapału twarze, gdy słyszała stale tę samą odpowiedź: nie poddamy się. Wtedy z otuchą wracała do domu.

Ale któregoś dnia, gdy jak zwykle wyszła na drogę, zdziwiły ją mocno zmiany, jakie zaszły dookoła. Wszystko było jak gdyby po staremu. Mimo to czuło się wokoło coś strasznego.

Marta rozejrzała się po okolicy. Panowała w niej martwa cisza, cisza przed burzą. Gdy zboczyła o kilka kroków od drogi, oczom jej ukazał się nagle, szeroko wykopany dół, w którym siedziało 4 marynarzy w wojskowych bluzach i marynarskich czapkach. Zajęci ustawianiem dużego pułkowego moździerza, nie zauważyli jej przyjścia. Zaskoczona niespodziewanym widokiem krzyknęła. Wtedy marynarze zwrócili ku niej swe młodzieńcze, ogorzałe twarze, w których gorączkowo jaśniały oczy i połyskiwały białe zęby.

— Obywatelko, czyście oszaleli?

Stała nad nimi milcząc, nie zdając sobie sprawy z tego, co się dzieje.

— Nie widzicie, czy co? Tu jest pierwsza linia. Zaraz zacznie się bój. Uciekajcie!

Dopiero teraz Marta zauważyła, że step który wydawał się jej dotychczas martwy, pełen był zamaskowanego ruchu. Tu i tam, wśród kukurydzy, przewijały się postacie żołnierzy i marynarzy.

Ich rozgorączkowane, dawno nie golone i nie myte twarze, przepocone koszulki pod bluzami, ciężki świszczący oddech, wszystko świadczyło o

tym, że już od paru dni są w bezustannym boju. Znajdowali się w stanie ostatecznego naprężenia, które ogarnia duszę żołnierza w momencie śmiertelnego niebezpieczeństwa. Marta zrozumiała, że niedługo zaczną się tu dziać straszne rzeczy.

— Matko uciekajcie! krzyknął przebiegający koło niej marynarz, przepasany wstęgą naboi, z granatem za pasem i karabinem w ręku. Był bez czapki, a twarz miał groźną mimo bandaży.

— Padnij! usłyszała nagle z drugiej strony.

W powietrzu zaczęło się nagle coś dziać. Zafalowało i zadrgało, targane niepojętą i przerażającą siłą.

Marta upadła i przylgnęła twarzą do twardej, zimnej ziemi. W tej samej niemal sekundzie, tuż kolo niej, coś zawyło i przeraźliwie zaświszczało, a z ziemi wyrwał się rdzawo czarny słup, połyskujący zygzakiem błyskawicy. Ogłuszona zerwała się i pobiegła z powrotem, czując jak z włosów, sukni i szyi zsypują się jej grudki ziemi. Biegła z całych sił, zacisnąwszy zęby i zmrużywszy oczy. Biegła, nie rozumiejąc nic, prócz tego że za jej plecami zawrzał bój. Dolatywały ku niej pomieszane odgłosy słów rumuńskich i rosyjskich, serie z ck-emów i wybuchy granatów.

Biegnąc dalej, zobaczyła półciężarówkę napełnioną marynarzami. Przebrani byli w mundury piechoty tylko na głowach mieli marynarskie „bezkozyrki". Podskakując na wybojach, maszyna pędziła prosto w piekło boju. Marta ujrzała ustawiony na budce szoferskiej karabin maszynowy, przy którym usadowił się marynarz, przepasany wstęgą naboi. Zobaczyła pięciu czy sześciu marynarzy, z podniesionymi wysoko nad głowami dłońmi, w których trzymali granaty. Trzymany przez jednego z marynarzy sztandar trzepotał na wietrze a dźwięk szeleszczącego jedwabiu przygłuszał terkotanie karabinu maszynowego.

Za Ojczyznę! Za Stalina! usłyszała porwany wiatrem ochrypły, namiętny i straszliwy okrzyk. Wszystko znikło w dymie wybuchów i fontannach ziemi. Kiedy Marta dobiegła do domu, ujrzała daleko w morzu okręt, stawiający zasłonę dymną. Okręt ten zdawał się wisieć w mrocznym błękicie morza, tuż ponad płaskim, porośniętym łopianem dachem chaty.

Naraz cztery ostre języki ognia, cztery oślepiające trójkąty wyrwały się z luf i znikły w kłębach gęstego dymu. Wystrzał wstrząsnął urwistymi brzegami, lecz nie przeraziło to Marty. Nie wiedząc czemu, zrozumiała, że tak właśnie być powinno, że to na pomoc nacierającym marynarzom przybył krążownik i daje salwę ze swych dział najcięższego kalibru. Tak właśnie pomyślała: najcięższego kalibru.

Cztery pociski z wyciem przeleciały nad jej głową w step, i po paru sekundach cztery wybuchy wstrząsnęły ziemią z taką siłą, że z wysokiego urwiska posypały się lawiną kawałki ziemi i gliny. Zatrzymawszy się na chwilę przy drzwiach, westchnęła głęboko i zdecydowanie weszła do środka.

— Po wszystkim! — twardo wyrzekła Marta. — Walentyno ubierz chłopca ja zejdę tymczasem na dół.

Walentyna kiwnęła głową. Nie trzeba jej było tłumaczyć. Stała się poważna i skupiona. Zapytała krótko:

Mamo, czy poradzisz sobie sama?

— Poradzę — odpowiedziała.

Piotr zalęknionym i pytającym wzrokiem patrzał na obie kobiety. Słowo „poradzę" wymówione specjalnie twardo przez Martę, napełniło jego serce jeszcze większym lękiem.

Kiedy Marta krzątała się w sieni, pobrzękując blaszanymi bańkami, Walentyna bez pośpiechu wydostała z kuferka jakieś rzeczy i podała je Piotrowi.

Gdy ten się ubierał, Marta parę razy wchodziła do izby. Raz weszła i zapakowała w prześcieradło jakieś papiery, zeszyty i teczki. Związała mocno paczkę ręcznikiem i położyła na stołku, na widocznym miejscu, żeby móc ją w każdej chwili zabrać.

Drugi raz wpadła zadyszana, z zaciętymi ustami i nieprzytomnym wzrokiem. Szperała po kątach, znalazła siekierę i znów wypadła na dwór. Po paru minutach z daleka dało się słyszeć jej wołanie, przerywane szumem przypływu i wystrzałami: wołała Walentynę.

— Przecież mówiłam, że sobie nie poradzi, wyszeptała Walentyna.

Przenikliwie spojrzała na Piotra:

— Siedź tutaj, nigdzie nie wychodź, czekaj na nas. Zaraz wracamy. We dwie sobie łatwiej poradzimy.

W tym momencie kolejny wystrzał armatni, rozdarł powietrze. Purpurowe światło mignęło w oknach. Szyby silnie zadrżały. Chłopiec skulił się trzęsąc się jak w febrze. Siłą powstrzymywał szczękanie zębów.

— Nie bój się, powiedziała do niego dziewczynka, dopóki biją z ciężkiego kalibru, wszystko jest w porządku — wtedy gdy przestaną...

— Wtedy co?

— Wtedy będzie źle! No — siedź i czekaj, zaraz wracamy.

Piotr został sam.

Usiadł na stołeczku na środku pokoju. Wydawało mu się, że tam jest bezpieczniej. Z natężeniem wsłuchiwał się w bijące raz po raz salwy ciężkich dział. Co chwila rozglądał się z lękiem po kątach. Zapadał mrok, zbliżał się wieczór. Piotr bał się coraz mniej, a duszę jego zaczęło ogarniać nowe uczucie — uczucie odpowiedzialności za swoje czyny, odpowiedzialności wobec tego, co działo się wokoło, co żądało od niego czynu, męstwa i zdecydowania. Wiedział, że należy zacząć działać, ale nie mógł nic zrobić. Musiał siedzieć i czekać.

(C. d. n.)



Zduńska Wola – Bałtyk

HISTORIA PEWNEGO REJSU

Powoli przepływamy jezioro Gosławickie i zatrzymujemy się przy brzegu jeziora Pątnowskiego. Pogoda byłaby ładna, gdyby nie nawiedzał nas od czasu do czasu deszcz. Absolutnie jednak nie przeszkadza nam to w kąpieli i używaniu pływania pod żaglem. Mamy tu pozostać przez cały dzień następny, ponieważ należałoby praktycznie powtórzyć manewrowanie żaglami.

Wieczorem tworzymy krąg przy ognisku. Sypią się piosenki marynarskie, wojskowe i ludowe, przeplatane gawędami na aktualne tematy. Bardzo ładnie zobrazował całokształt naszej podróży, jej cel i korzyści ob. Michalski — opiekun naszego Koła. Krótki wykład o stawianiu żagli i manewrowaniu, zreferowany przez kol. Czerwińskiego, okazał się o wiele zrozumialszy po praktycznej nauce.

Wieczorem grupa ochotników wypłynęła jeszcze raz na jezioro aby zażyć czaru żaglowania przy silnym wietrze półn. półn. zachodnim (w języku marynarzy: nord-nord-west). Wrażenia niezapomniane. Wspaniała przejażdżka wśród tajemniczo szumiących trzcin, szeroko wrastających w jezioro, wokół wysepki, na której według legendy znajdowało się zaklęte zamczysko. Miało się ono zapaść na dno jeziora, pozostawiając po sobie maleńką lecz dziką i niedostępną wysepkę.

I wreszcie łódź wyrywa się z labiryntu trzcin na czyste, z lekka pofalowane wody jeziora. Ciemność panuje nieprzenikniona, widać tylko srebrzystą wstęgę wody, znaczącą naszą drogę przez jezioro. Łódź pochyla się przy manewrach albo majestatycznie prostuje, podobna do białego widma, błądzącego po wodnych bezkresach. Niestety na brzegu ukazują się dłuższe i krótsze błyski latarki. To z naszego obozu sygnalizują Morse'm rozkaz powrotu. Radzi nie radzi odpowiadamy i zawracamy.

8 lipca

Pobudka nieco późniejsza, ze względu na nocną wyprawę. Po śniadaniu część ćwiczy na żaglówce, reszta poszukuje przygód na kajakach. Uganiamy się zresztą bezskutecznie za kaczkami i perkozami. Usiłujemy bezszelestnie podpłynąć do nich aby z bliska zaobserwować ich życie, co zresztą okazuje się niemożliwe. Wreszcie po południu znajdujemy zbłąkanego wśród trzcin maleńkiego perkoza. Po dokładnym obejrzeniu, odwozimy piszczące żałośnie pisklę na dziką wysepkę, gdzie na pewno znajdzie je jego matka. Pod wieczór załoga motorówki przystępuje do rozbiórki motoru. Okazuje się że motor nie ruszy, jeżeli nie wstawimy mu nowego łożyska, wobec czego łódź musi być holowana przez żaglówkę aż do Ślesina.

9 lipca

Wolno, ale jak zwykle z piosenką na ustach podążamy wzdłuż jeziora Pątnowskiego i Ślesińskiego, ażeby na obiad zatrzymać się w Ślesinie. Z wielkim trudem udaje się nam zdobyć potrzebne, choć nie oryginalne łożysko i po dwóch godzinach motor pracuje. Wyruszamy w kierunku budującego się kanału Warta — Gopło. Czeka nas tam próba tężyzny fizycznej: przeprawa lądowa na przestrzeni trzech km, bo tyle właśnie pozostało do połączenia Warty przez Gopło z morzem.



Do przeprawy dobijamy przed wieczorem i natychmiast badamy teren. Sytuacja niezbyt przyjemna. Wysokie, spadziste brzegi, utrudniają wyciąganie i spuszczanie łodzi, teren bagnisty, częściowo piaszczysty, pełen dołów, wykopów i nierówności. Jedyna pociecha to rolki na szynach, które chętnie wypożyczył nam kierownik budowy kanału. Należałoby wypocząć przed jutrzejszą przeprawą, a tymczasem deszcz uparł się i lał przez całą noc. Kapie chłopcom w namiocie na nosy, kapie też pod tzw. panterkami. Wyciągamy wszystko co tylko ma coś wspólnego z gumą, niektórzy przenoszą się pod kajaki, byle tylko przepędzić jakoś tę noc.

10 lipca

Rano trochę się wypogodziło, natychmiast więc zabieramy się do roboty. Jolę W3 i motorówkę W8 ładujemy na rolki, kajaki bierzemy na ramiona i wio! „lądowa marynarko". Jedziemy łodziami na kołach. Pierwsze dwa kilometry mijają bez większego wysiłku, ale dalej stop... szyny się skończyły. Musimy 4 części składowe szyn przenosic kolejno z tyłu do przodu i metr za metrem powoli się posuwamy. Po takim parogodzinnym przenoszeniu szyn, znajdujemy się nareszcie z drugiej strony robót kanałowych. Powoli, po długich deskach opuszczamy łodzie i nareszcie znów jesteśmy na wodzie. Szybko załatwiamy się z obiadem. Jeszcze godzinkę zwiedzamy specjalną kopaczkę „Smok III". Jest to podobno największa kopaczka w Polsce, warto więc poświęcić jej trochę czasu. Olbrzymi kret swymi potężnymi maszynami wydobywa tysiące metrów sześciennych ziemi, posuwając się przy tym od 100 do 120 m dziennie, drąży 30 metrowej szerokości kanał. Według słów technika budowy kanału ob. Kuźmy, Warta zostanie połączona z Gopłem przy pomocy „Smoka III" do października br. Krzepi nas więc nadzieja, że już w przyszłym roku unikniemy uciążliwej przeprawy i „Rycząca Woda" nie będzie odstraszała turystów znad Warty.

Kierownik kopaczki ob. Grudecki, chętnie objaśnia nam jej budowę. „Smok III" posiada dwa motory po 515 KM każdy i nie tylko wybiera ziemię ale tłoczy z nią kamyki i kawałki drzewa do dużego, szerokiego rurociągu, z którego przy pomocy pompy ssąco-tłoczącej cała ta masa jest odtransportowywana na okoliczne pola.

Warto też zaznaczyć, że podczas budowy kanału natrafiono na stare łożysko rzeki, przy którym znaleziono dobrze zachowane ślady budownictwa dróg wodnych w Polsce XV w. Mianowicie koryto rzeki wyłożone było, zarówno brzegi jak i dno, dębowymi belkami. Dąb ten zwany „czarnym" przedstawia obecnie ogromną wartość przy wyrobach artystycznych jako cenny surowiec. Istnieje tu też sztuczna wyspa, zbudowana według zdania uczonych, w XIV w. Jest ona ustawiona na dębowych palach.

Godziną 5 po poł. Wyruszamy w dalszą drogę do Gopła. Przy wsiadaniu okazuje się, że „Kubuś" gdzieś się zawieruszył, prawdopodobnie skradziono go nam podczas przeprawy. Kapitan motorówki jest zrozpaczony, bo „Kubuś" to najważniej-

sza część motoru, to talizman, bez którego silnik nie pójdzie. I istotnie nie możemy go w żaden sposób zapalić, a tu jak na złość deszcz leje jak z cebra. Przyjmujemy więc na pokład namiastkę „Kubusia" — psa „Nepka". Kapitan mówi, że to jeszcze zaszkodzi bo „Nepek", to takie psie fatum, ale nadąsany motor jakoś pogodził się z losem (może tylko nie chciał moknąć na deszczu) i ruszyliśmy.

Daliśmy pełny gaz, ażeby dogonić kajaki, ale okazało się to niemożliwe. Do Gopła przyjechaliśmy ostatni. Jezioro będące pra-kolebką Polski, przyjęło nas ogromnymi, soczystymi łzami (deszczu), co wywołało w nas wyraźne niezadowolenie, bo stanowczo wolimy bardziej suche przyjęcie. Nędznie przedstawiałaby się nasza egzystencja pod gołym niebem, zwłaszcza że nie wyglądało na to, aby miało się rozjaśnić, gdyby nie uprzejmość ob. Sujeckiego, który ofiarował nam spichlerz, położony tuż nad jeziorem, na tymczasowe locum.

Wieczorem wysyłamy na jolce do Kruszwicy naszych dwu kwatermistrzów, J. Borosia i P. Rozpędzkiego celem wyszukania kwatery i poczynienia zakupów.

11 lipca

Niedziela. Niebo zdradza ochotę do wypogodzenia się, wyruszamy więc w kierunku Kruszwicy w pełnym szyku bojowym. Droga przepiękna, tylko kapitan joli klnie, na czym świat stoi, i wymawia wszelkie możliwe zaklęcia, mogące sprowadzić wiatr, bo cisza panuje zupełna. Nawet liście osiki nie drżą.

Dwa kilometry pod Kruszwicą przystajemy, robimy generalne porządki: mycie, golenie, ubieranie i godnie wpływamy do grodu Popiela, gdzie bardzo gościnnie przyjmuje nas ośrodek szkoleniowy Ligi Morskiej .

Odświętnie wystrojeni w marynarskie mundury, czarując po drodze nadobne kruszwiczanki, zwiedzamy miasto, zwłaszcza słynną „Mysią Wieżę". W ośrodku Ligi Morskiej oczekuje nas wspaniały obiad, po którym nasi chłopcy sromotnie przegrywają z pensjonariuszami Ośrodka mecz piłki nożnej (9 : 1) no i na pociechę wygrywają w siatkówkę. Po obiedzie załogi otrzymują zezwolenie pójścia na zabawę, my zaś udaliśmy się do przystani, aby obejrzeć — przedmiot naszej zazdrości — śliczny jacht miejscowego ośrodka LM.

c. d. n.

Inż. Jerzy Leszczyński

WĘDRÓWKI RYB MORSKICH

(śledź)

Śledź jest mieszkańcem wód zimnych. Przebywa on zarówno na powierzchni morza jak i w głębszych warstwach wody, maksymalnie jednak do 200 m głębokości.

Geograficzne rozsiedlenie śledzia to Bałtyk, Morze Północne, Europejskie i Północno - Amerykańskie wybrzeża Atlantyku oraz Ocean Arktyczny.

Dorosłe śledzie, począwszy od 1 tarła odbywają dalekie wędrówki zarówno w celach rozrodczych, jak i za pożywieniem oraz odpowiednią temperaturą wody.

Niezależnie od tych wędrówek, śledzie odbywają dalekie bardzo skomplikowane podróże w stadium larwalnym oraz w wieku młodocianym w pogoni za żerem, zbliżając się okresowo do brzegów, bądź oddalając się na pełne wody oceaniczne. Dorosłe okazy przybywają zwykle na tarło po raz pierwszy w czwartym lub piątym roku życia. Wiosną ciągną w celach rozrodczych z rejonów północnych Morza Północnego do fiordów południ. Norwegii (w innych okolicach mórz śledzie trą się w miesiącach letnich i jesiennych). Po tarle powracają na północ i dochodzą aż do Szpicbergen, gdzie żerują przez całe lato. Gdy wody mórz północnych oziębią się, śledzie ciągną z powrotem na południe, by wiosną następnego roku znów odbyć tarło przy brzegach południowej Norwegii.

Śledzie żyją gromadnie i tworzą często ogromne ławice złożone z milionów osobników, przebywając bardzo duże przestrzenie.

Ławice śledzi są nieraz atakowane przez wieloryby, delfiny, foki i drapieżne ryby, a w szczególności dorsze. Dla celów samoobrony przed napastnikami śledzie zagęszczają się bardzo w ławicach tworząc zwartą masę, połyskującą z daleka na powierzchni morza.

Jeżeli ławica płynie głębiej wykrywa się ją przy pomocy sondy echowej, lub nowoczesnego aparatu dźwiękowego tzw. „asdic" (połączenie aparatu dźwiękowego z termografem i seismografem).

Skład ławic śledziowych nie jest zupełnie jednolity; spotykamy tu osobniki różnego wieku, ale zazwyczaj ilościowo przeważa jeden rocznik. Ławice idące na tarło, składają się jednak z osobników dojrzewających prawie równocześnie. Śledzie wędrują jak wspomniałem nie tylko na tarło, ale również i za temperaturą wody i żerem.

Większe śledzie żywią się drobnym planktonem zwierzęcym, zwłaszcza skorupiakami, drobnymi mięczakami i robakami i larwami ryb.

Większe śledzie zjadają małe ryby — dobijaka i tobiasza.

O możliwościach nadejścia ławic śledzi w pogoni za żerem można wnosić na zasadzie obecności powyższego pożywienia w danym rejonie morza.

Na statkach rybackich używa się ostatnio indykatora planktonowego (rura zamknięta gazą) w celu stwierdzenia odpowiedniego pożywienia.

(D. c. n.)

KRONIKA LIGI MORSKIEJ

BIERZCIE PRZYKŁAD

Koło szkolne przy Państwowym Gimnazjum i Liceum im. Ks. Czartoryskiego w Puławach przesłało nam dwa sprawozdania.

Poniżej zamieszczamy niektóre fragmenty:

I

Na zebraniu Koła, które odbyło się w dniu 26. X. 48 r., kol. Bielawski Ryszard, kierownik sekcji prelegentów, wygłosił z okazji miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej interesujący referat pt. „Radziecka Flota Handlowa". Nad referatem wywiązała się rzeczowa dyskusja.

Na zebraniu tym, na wniosek kol. Świderskiego, postanowiono:

1) Przystąpić do współzawodnictwa zespołowego z Kołem LM na Wybrzeżu.

2) Zorganizować w świetlicy szkolnej kącik morski.

3) Wydawać własną gazetkę morską.

4) Wygłosić cykl referatów, obejmujących problemy morskie (zakończyć go egzaminem).

5) Na każdym zebraniu Koła odczytywać krótkie nowele lub fragmenty większych utworów o tematyce morskiej.

6) W sekcji sportów wodnych wyodrębnić niezależną od niej sekcję szkutniczą, gdyby Obwód LM w Puławach przydzielił Kołu dotację pieniężną, tzn. około 20 tys. wystarczającą na pokrycie kosztów budowy przynajmniej dwóch 5 osobowych łodzi dulkowych.

7) Zorganizować w czerwcu „wystawę morską".

8) Zaprenumerować 40 egzemplarzy „Młodzieży Morskiej", i 20 egz. „Żeglarza".

Obecnie stan członków w poszczególnych sekcjach przedstawia się następująco:

sekcja	modelarska:	— 12 osób
„	prelegentów:	— 8 „
„	artystyczna:	— 25 „
„	sport wodny:	— 37 „

Akcja werbunkowa do Koła jak i właściwych członków do sekcji trwa.

Koło dążyło do współpracy z innymi organizacjami, działającymi na terenie naszej szkoły, a zwłaszcza z ZMP, tym bardziej że do organizacji tej należy 80% naszych członków, a prezesem Zarządu Szkolnego ZMP jest nasz aktywista, kol. Świderski Andrzej.

Początkiem tej współpracy było wystąpienie członków sekcji artystycznej naszego Koła z marynarską balladą „O gwoździach" Tichonowa, na akademii zorganizowanej przez ZMP z okazji 30-lecia Komsomołu.

9 członków naszego Koła w marynarskich mundurach zebrało huraganowe oklaski. Numer ten był najlepszym punktem akademii. W dniu następnym nasi „marynarze" powtórzyli swój numer w sali Recepcyjnej Starostwa Powiatowego.

Już w dniu 8 września, zatwierdzona przez walne zebranie, sekcja sportów wodnych rozpoczęła przygotowania do zawodów pływackich pod nazwą „Jesienny wyścig pływacki o mistrzostwo szkoły".

Zawody odbyły się na trasie 4,5 km. Na prośbę organizatorów kierownictwo objął ob. Wawrzkiewicz, nauczyciel Wych. Fizycz.

Do zawodów zgłosiło się 15 kandydatów. Na badaniu lekarskim odpadł 1. W niedzielę dn. 12 września 1948 r. przy słonecznej pogodzie, odbyły się na Wiśle pierwsze w Puławach zawody pływackie. Miejsce startu znajdowało się na przedmieściu Włostowice, meta zaś na przedmieściu Wólka Profecka. Strona techniczna zawodów zorganizowana była bez zarzutu. Na każdego zawodnika wypadła jedna łódź. Ponadto zawodnikom towarzyszył holownik motorowy „Siżanka", wypożyczony przez Zarząd Wodny w Puławach.

Na pokładzie „Siżanki" znajdowała się Komisja Sędziowska z ob. Wawrzkiewiczem, kierownikiem zawodów, na czele. Zawody odbyły się bez wypadku. Już na moście, dzielącym trasę na równe części, zebrał się tłum publiczności, witający zawodników oklaskami. Wzburzona woda nie bardzo sprzyjała zawodnikom. Na szczęście, ciepły wiatr wiał prosto w plecy.

Na metę, przy której powiewała bandera LM, witany oklaskami publiczności, pierwszy przybył T. Kępiński (czas 48 min. 2 sek.), tuż za nim Zdun Eugeniusz, trzecim zaś był A. Świderski. Zawody ukończyło czterech zawodników. Na mecie prezes Obwodu LM w Puławach, ob. Pać Aleksander, wręczył zawodnikom, którzy zdobyli 3 pierwsze miejsca, cenne nagrody książkowe.

Współpraca z ZMP bardzo nas cieszy. Wierzymy, że w przyszłości będzie się jeszcze bardziej zacieśniać. Współpraca ta jest ważną ze względu na wielkie zadanie wychowawcze ZMP i w realizacji jej młodzież ligowa powinna ze wszystkich sił pomagać.

Program pracy Waszego Koła publikujemy oddzielnie.

Z satysfakcją stwierdzamy, że Wasza nieustanna aktywność zasługuje na specjalne uznanie. Wierzymy że zapał, z jakim zabraliście się do pracy, również w bieżącym roku szkolnym pomoże Wam w realizowaniu Waszych dobrych i pięknych zamierzeń i wysunie Wasz zespół na pierwsze miejsce wśród Kół Szkolnych LM na terenie Kraju.

Życzymy Wam, owocnej pracy i prosimy o dalsze sprawozdania.

rg.

CENNA NAGRODA ZA DOBRĄ PRACĘ

Koło Szkolne LM przy Państw. Gimn. i Liceum im. Ks. A. Czartoryskiego w Puławach już od dawna zwracało naszą uwagę swym bardzo sumiennym i entuzjastycznym podejściem do spraw Ligi Morskiej. W swej działalności Koło to wykazało dużą aktywność, potrafiło należycie i konstruktywnie zorganizować prace, osiągając konkretne rezultaty w propagowaniu spraw morskich, akcji odczytowej itd. Redakcja naszego pisma biorąc pod uwagę trudności koła w zaopatrywaniu się w sprzęt żeglarski zwróciła się do Zarządu Głównego Ligi Morskiej z propozycją nagrodzenia Koła. W wyniku naszej inicjatywy Zarząd Główny LM przydzielił Kołu Szkolnemu w Puławach nowy kajak, który zostanie wręczony jego przedstawicielom przez Okręg Ligi Morskiej w Lublinie.

GDY DOROŚNIESZ, BĘDZIESZ WIEDZIAŁ

Wiem. Wiem o tym, że starsi, którzy przeczytają to wszystko, co zamierzam „wygarnąć", powiedzą sobie (albo innym): „Znalazł się mądrala, co nam dzieci będzie buntować", albo: „To wy tak dzieci chcecie wychowywać? Wara ci, autorze „gawędy" od krytykowania starszych". Może zresztą powiedzą co innego, nie wiem.

Każdy z nas, młodych i starych, pamięta ten okres, względnie przeżywa go dziś, kiedy o świecie wie się nie wiele, a chce się przecież wiedzieć, bo tyle jest ciekawych rzeczy. Nie od razu człowiek rodzi się doktorem, inżynierem, malarzem, czy kapitanem okrętu, nie od razu znajduje odpowiedź na interusujące pytania i nurtujące go zagadnienia. Komuż nie są znane owe szczebiotliwe pytania dziecka: „mamusiu (tatusiu), a cio to jest?", „tatusiu, a dlaczego tak jest?", i owe mniej szczebiotliwe, bo często pełne zniecierpliwienia odpowiedzi starszych: „dowiesz się, jak dorośniesz", albo „jak będziesz starszy, to będziesz wiedział".

Chłopiec podrasta, coraz bardziej zaczyna go zaciekawiać ta, czy inna dziedzina, i często ze zdumieniem dochodzi do przekonania, że wcale nie wszyscy dorośli wszystko wiedzą i chyba trzeba będzie „własnym przemysłem" dać sobie odpowiedź na wiele pytań. Ba! Co za satysfakcja, że często można nauczyć czegoś dorosłych, tych samych, co to nam za naszych najmłodszych lat odpowiadali owym „jak dorośniesz, to się dowiesz". Sam znam sześcioletniego synka oficera marynarki handlowej, który zna statek, na którym pływa jego ojciec, lepiej od niego samego. Za każdym postojem statku w porcie gdyńskim, malec ten, odwiedzając tatę, dosłownie przepada na kilka godzin, studiując każdą część statku, gawędząc z marynarzami na pokładzie i w kotłowni, odrysowując sobie to i owo, aby potem w domu przenieść te szkice na opracowywany plan modelu. Nie jest to, zaznaczam, żadne „cudowne dziecko" niewątpliwie jest więcej takich dzieci w naszych miastach portowych, tylko że o nich nie wspominają szpalty prasy morskiej. Wiadomo, dziecko to — w opinii niektórych— jeszcze nie człowiek, którym można sobie zaprzątać głowę. Jest tyle ważniejszych rzeczy! A tymczasem...

W swoich wędrówkach morskich napatrzyłem się trochę na pewne typy pasażerów na statkach. Mam na myśli, oczywiście, dorosłych pasażerów. Stanowią oni (powtarzam, że mowa jest o niektórych typach) prawdziwą udrękę dla załogi w czasie trwania rejsu. W czasie pracy marynarza, potrafi ci taki pan, czy taka pani wyrazić swój zachwyt słowami: „co za pełne romantyzmu zajęcie, pracować wśród bezmiaru wód!", albo: „wy macie piękne życie, co bym dał, aby też być marynarzem!". Nieco inny, przyznaję, mieli wygląd ci pasażerowie, gdy nadszedł sztorm i wraz z nim tzw. „choroba morska". Ujrzeli oni przy tym, że załoga musi dać z siebie wiele wysiłku i właśnie najwięcej wtedy, kiedy oni, marzycielscy pasażerowie, mogą sobie pozwolić na „jazdę do pewnego portu".

A czy myślicie, że dorosły pasażer nie staje się na statku w pewnej chwili niemowlęciem, pytającym: „a cio to?". Staje się. Zapytajcie pierwszego lepszego starego marynarza, to wam powie. „Dorosły pasażer" nie zwraca uwagi na to, że przeszkadza marynarzowi w czasie jego pracy na pokładzie i zarzuca go całą serią pytań, zaczynających się od: „a dlaczego", „a po co", „a jak się to nazywa", „a kto to taki". Rzecz prosta, że marynarzowi nie przyjdzie na myśl niemądra odpowiedź w rodzaju: „jak pan dorośniesz, to się pan dowiesz", ani niegrzeczna: „a idź pan do kapitana, on panu powie, bo ja sam nie wiem, jestem właściwie nietutejszy". Istnieje przepis, zabraniający marynarzom rozmowy z pasażerami w czasie służby, ale grzeczny marynarz nie widząc w pobliżu siebie żadnej „władzy" prawdopodobnie odpowie pasażerowi na jego pytania, nie przerywając sobie pracy. Marynarz jest także człowiekiem, więc również może stracić cierpliwość w wypadku, gdy np. pasażer zada mu tak niezwykle mądre i przemyślane pytanie, jak: „czy panowie dopłacają cokolwiek za swoje wyżywienie na statku?" (autentyczne).



Krańcowo odmiennym typem „dorosłego pasażera" jest człowiek, który już wielokrotnie podróżował po morzu i zapoznał się z arkanami sztuki żeglarskiej. Dla tego pasażera nie ma już żadnych tajemnic z tej dziedziny, a zatem z prawdziwą rozkoszą informuje on pozostałych pasażerów, tkwiących w niewiedzy żeglarskiej, z czego się składa statek, jak się nazywa to i owo i dlaczego jest właśnie tak, a nie inaczej. Taki pasażer na pokładzie, to najcenniejsza postać dla kapitana statku i załogi, bowiem wtedy dopiero jest „święty spokój".

Kiedyś przysłuchiwałem się właśnie takiemu szczurowi lądowemu, który po kilku rejsach statkami żeglugi przybrzeżnej, stał się nagle wilkiem morskim. Zgromadził wokół siebie mnóstwo słuchaczy „bez różnicy płci i wieku" i dalej prowadzić wykład, przy czym na każde pytanie słuchaczy z przemiłym uśmiechem dawał w lot odpowiedź, względnie umiejętnie lawirując potokiem swojej wymowy, zbaczał na inny temat. Gdy wykład miał się ku końcowi, albowiem zbliżała się pora na obiad, nagle odezwał się głos jakiegoś młodzieńca, najwyraźniej przechodzącego mutację:

— Proszę pana, to wszystko nie jest prawdą, o czym pan mówił. Mówi się r u f a a nie „tył", statek p ł y n i e — nie „jedzie", mówi się m a r y n a r z a nie „majtek", jeżeli pan jedzie motorowcem, mówi pan: płyniemy c a ł ą m o c ą, nie zaś „pełną parą", mówi się p o m o s t n a w i g a c y j n y nie „mostek kapitański", b u r t a a nie „bok", ś r ó d o k r ę c i e — nie „środek", k a b i n a — nie „kajuta". Powiedział pan „chorągiewka", a mówi się b a n d e r a, „schodkami na ląd" zamiast p o t r a p i e. Poza tym chciałem panu powiedzieć, że na pokładzie nie ma „wentylatorów", ale za to są n a w i e w n i k i, a „smuga wody za statkiem" — jak pan ją nazwał, to nic innego, tylko k i l w a t e r, nie mówiąc już o tym, że kilkadziesiąt razy powiedział pan „okręt" zamiast s t a t e k, bo okręt jest w służbie marynarki wojennej.

Nie trzeba chyba dodawać, że z tego powodu była cała awantura. „Starszy pasażer" tłumaczył się gęsto, ale już mu nikt nie uwierzył, a młodzieniec z mutacją głosu dostał potem w skórę od ojca, (który był świadkiem zajścia), za to, że „niegrzecznie zachował się w stosunku do starszych, że jako 13-letni młodzieniec, pozwala sobie zwracać im uwagę".

Ja osobiście uważam, że to lanie było niesprawiedliwe. A wy?

J Ó Z E F B A L C E R A K



My z Kronsztadtu

RADZIECKI FILM MORSKI

Radzieckie filmy morskie zyskały już sobie dobrą opinię wśród polskiej publiczności i marynarzy. Film „My z Kronsztadtu" — potwierdził tę opinię, mimo że charakterem swym odbiega on od innych filmów morskich. Jest to w pewnej mierze film dokumentarny, tematem jego jest bowiem rewolucyjna walka marynarzy floty bałtyckiej.

Bohaterem filmu jest, obok komisarza okrętu, również marynarz Bezpryzwannyj, który mimo, że początkowo nie należał do partii, okazał się godnym towarzyszem marynarzy-bolszewików. Interesująca i napięta, a zarazem realistycznie wyreżyserowana akcja obrazuje zmagania marynarzy z twierdzy kronsztadzkiej z wojskami białogwardzistów i interwentów. Na wezwanie wodza Rewolucji, Lenina, marynarze opuszczają swój okręt, by na lądzie walczyć o zwycięstwo. Początkowa nieufność do „cywilnego" komisarza okrętu w ciężkich walkach, prowadzonych pod jego dowództwem, przemienia się w podziw i uznanie dla jego bohaterskiej postawy. Marynarze walcząc obok piechoty, utrzymują mimo naporu przeważających sił przez wiele dni swój odcinek, jednak w końcu zostają otoczeni i wzięci do niewoli. Dowódca „białych" nakazuje, by komuniści wystąpili przed front oddziału jeńców. Wiedząc, że czeka go straszna śmierć, pierwszy występuje śmiało komisarz a za nim właśnie ten bezpartyjny marynarz. Moment ten posiada największą wymowę. Nie dla przywilejów i mimo grozy śmierci marynarz Bezpryzwannyj samorzutnie podał się za członka partii, mimo że formalnie nim nie był. Oczywiście że czeka go za to wyznanie śmierć wraz z towarzyszami, gdyż wystąpili wszyscy. Białogwardziści obmyślili im straszną śmierć. Przywiązawszy do piersi kamienie, zrzucili ich z wysokiej skały w morze, nie oszczędzając kilkunastoletniego chłopca. W ostatniej chwili marynarzowi Bezpryzwannemu, udaje się przeciąć więzy nożem i po zrzuceniu w morze wypłynąć na powierzchnię.

Odnajduje on następnie zwłoki komisarza okrętu i chowa je na brzegu pod nagrobkiem z kamieni, na którym układa w dowód hołdu jego bohaterstwu, swoją marynarską czapkę, jakby chcąc w ten sposób wyrazić przekonanie swoje i poległych towarzyszy, że komisarz „cywil" okazał się godnym munduru marynarza-rewolucjonisty. Uratowany od strasznej śmierci, marynarz przedziera się na łódce w przebraniu kobiety, do Kronsztadtu, skąd wyrusza pod jego dowództwem specjalny desant na pomoc piechocie. W tym samym miejscu, gdzie tonęli marynarze, oddział wyładował na brzeg i runął na „białych", gromiąc ich doszczętnie i spychając w morze. W ten sposób Leningrad — kolebka i twierdza Rewolucji został obroniony przed naporem białogwardzistów i interwentów.

SKRZYNKA POCZTOWA

Gąsior St. Kęty k. Bielska. Jabłoński T. Łowicz. Zwróćcie się w tej sprawie do ob. Plucińskiego, Gdynia, ul. Sienkiewicza 25, który jest konstruktorem różnego rodzaju sprzętu żeglarskiego. Tam też możecie otrzymać żądane rysunki i opisy budowy.

Korczakowski J. Świder p. Warszawą. Sitarz Z., Łódź. Dziękujemy za nadesłane rebusy. Wykorzystamy je w najbliższym numerze naszego pisma.

O. S. O. Ostrowski, Gdańsk — Wrzeszcz. W odpowiedzi na Wasze listy komunikujemy: 1. W styczniowym numerze „Morza i Marynarza Polskiego" z br. wkradł się błąd zecerski. Nazwisko winno brzmieć: Anna Iwanowna Szczetinina. Dziwicie się, że kapitan ż. w. Szczetinina raz pływa na statku „Dniestr", później czytacie reportaż z „Askolda", znajdujecie notatkę o „Mendelejewie", a ostatnio o „Białoostrowie". Wszystkie notatki są zgodne z prawdą, lecz przyczyn tego nie znamy. Uwagi Wasze odnośnie formatu „Morza i Marynarza Polskiego" przekazaliśmy redaktorowi tego pisma.

Sawka M. Branica Suchowloska, pta Wochyń. Zwróćcie się w tej sprawie bezpośrednio do D-twa Mar. Woj. w Gdyni, ul. Waszyngtona 44.

Uwaga uczestnicy naszej „Ankiety". Omówienie wraz z rozstrzygnięciem losowania podamy w styczniowym numerze „Młodzieży Morskiej".

Warszawa, dn. 2 grudnia 1948 r.

Do

Redakcji ,,Młodzieży Morskiej"

Warszawa

Widok 10

Zarząd Koła Szkolnego Ligi Morskiej przy II Miejskim Gimnazjum i Liceum Handlowym im. Tadeusza Kościuszki w Warszawie, ul. Krypska 31, na zebraniu w dniu 2 grudnia br. przyjął następującą uchwałę:

> Doceniając znaczenie naszego pisma „Młodzież Morska" w wychowaniu przyszłych ludzi morza, postanawiamy zgłosić zbiorową prenumeratę tego pisma obejmującą wszystkich członków naszego Koła. Rozliczenie za prenumeratę zobowiązujemy się przesyłać nie później niż do 7 każdego miesiąca. Wzywamy wszystkie Koła Szkolne LM na terenie całej Polski do powzięcia podobnych uchwał i ich wykonania do dnia 1 lutego 1949 roku.

Prosimy Redakcję o opublikowanie naszej uchwały i podawanie do wiadomości czytelników rezultatów przebiegu tej akcji na terenie kraju.

Przewodnicząca

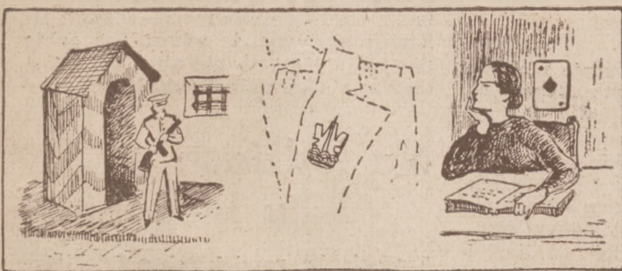
(Poboża Halina)

ROZRYWKI UMYSŁOWE

POD REDAKCJĄ
ROMUALDA MIAŁKOWSKIEGO

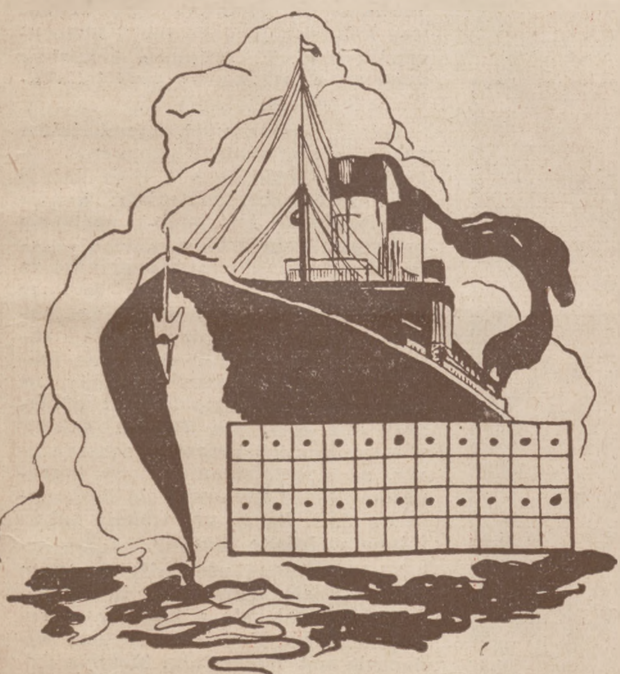
1. Rebus

Ułożył „Kruk“



2. Logogryf

Do podanej figury wpisać pionowo 11 czteroliterowych wyrazów według poniższych znaczeń. Rzędy poziome: 1 i 3 dadzą nam rozwiązanie.



Znaczenie wyrazów: 1. Głos piszczący. 2. Chwasty pospolite. 3. Mityczny król Wielkiej Brytanii. 5. Wielka izba. 5. Zwierzę ssące owadożerne. 6. Stan pogody. 7. Pretensjonalne przystrojenie głowy kobiecej. 8. Organ rośliny. 9. Otwór w ścianie. 10. Utwór muzyczny na trzy głosy lub trzy instrumenty. 11. Ostatnie słowo modlitwy.

Władysław Lubnar

4. Szaradka

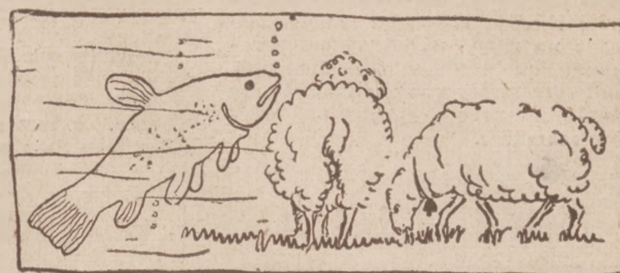
(z cyklu „Poznaj świat“)

„Pierwsza-czwarta“, bądź *„raz-druga“*,
Bez różnicy — to papuga.
„Trzy-wtóra“, *„trój-czwarta“* — wozem,
Południowym *„Całość“* morzem.

„Ed-Ka“

3. Figielek rebusowy

Z podanego rysunku odczytać jednowyrazowe rozwiązanie.



„Orzech“

Za prawidłowe rozwiązanie chociażby jednego z powyższych zadań Redakcja „Młodzieży Morskiej“ przeznacza 3 kwartalne prenumeraty swego pisma do rozlosowania. Dla tych uczestników konkursu, którzy rozwiążą wszystkie 4 zadania, rozlosowana będzie dodatkowo jedna wartościowa książka.

Rozwiązania nadsyłać należy pod adresem: Redakcja „Młodzieży Morskiej“ (Rozrywki Umysłowe), Warszawa, Widok 10 w terminie do dnia 10 stycznia 1949 roku.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU PAŹDZIERNIKOWEGO „MŁ. M.“

1. *Rebus „Ed-Ki“:* Kolejne rysunki mają następujące znaczenie: Mat-kanie-matros-k-bosy-n-mat-„M“ w marynarce. Rozwiązanie ostatecznie: Matka nie ma trosk, bo syn matem w marynarce.

2. *Krzyżówka obrazkowa „Orzecha“:* Poziomo: 1. Polip. 4. Kolia. 5. Ameba. Pionowo: 1. Pąkla. 2. Lilie. 3. Pława.

3. *Rebus wirowy „Kasty“:* Poszczególne człony rebusu: Mina-sport-mors-k-Ikar. Rozwiązanie brzmi: Nas port morski karmi.

4. *Szarada „Kasty“:* DAR PO-MO-RZA. Sprawdziany: morza, darmo, po, rad, morza.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO, Warszawa I-8 000.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“ Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W.“ Nr 4 w Gdyni 9 000. Nr 1595
Cena prenumeraty wraz z przesyłką pocztową — roczna: zł 250, półroczna: 130, kwartalna: 75,— W14494

Z archiwum Neptuna

KOMBAJN NAFTOWY NA MORZU

W Baku morskie kopalnie ropy naftowej trustu „Artiemneft" otrzymały do użytku kombajn naftowy. Jest to specjalny agregat zespołowy przeznaczony do gromadzenia ropy naftowej. Kombajn ten systemu inżyniera Nogajewa ustawiony jest na palach bezpośrednio przy szybie.

Zastosowanie kombajnów naftowych obniży znacznie zapotrzebowanie na rury, układane na przestrzeni od szybów ku brzegowi, zmniejszy straty ropy naftowej oraz udoskonali proces eksploatacji szybów morskich.

Piotr I — twórca rosyjskiego jachtingu

Żeglarstwo jachtowe rozwinęło się w Europie dopiero w XIX w., odgrywając poważną rolę w rozwoju floty żaglowej. Przodującą rolę zajmował już podówczas jachting rosyjski zorganizowany w XVIII w. przez Piotra Wielkiego. Inicjatywa wielkiego cara, budowniczego floty rosyjskiej, napotkała oczywiście na opór ze strony bojarów i dygnitarzy dworu. Piotr I potrafił jednak ów opór przełamać, rozdając 140 nowych jachtów pośród swych dworzan z jednoczesnym rozkazem zjawiania się w oznaczonych dniach na tych jachtach, na wodach Newy, gdzie pod komendą admirała tzw. „floty newskiej" odbywały się ćwiczenia żeglarskie. Po opanowaniu umiejętności żeglarskich przez dworzan Piotr I nakazał urządzenie pierwszych regat. Były to zarazem pierwsze regaty żeglarskie w Europie.



Kozak - odkrywca morski

Kozacy są jak się okazuje nie tylko doskonałymi kawalerzystami, ale także i żeglarzami. Potrafili oni na czółnach zdobywać Konstantynopol, odbywać podróże morskie i odkrywcze. Siemion Dieżniew był właśnie takim morskim atamanem kozackim, który już przed 300 laty odkrył cieśninę, dzielącą Amerykę od Azji i przepłynął ją, jako pierwszy żeglarz.

W archiwach Moskwy i Leningradu odkryli radzieccy historycy dalsze dokumenty o wyprawie śmiałego Kozaka, które stwierdzają, że w skład jego floty wchodziło 7 statków, a w liście z 1655 r. Dieżniew podaje, że przebył „wielkie morze-ocean". Okazuje się więc, że zdawał on sobie sprawę z tego, że cieśnina ma połączenie z Oceanem Spokojnym.

W KRAINIE GŁĘBIN



Głębiny morskie to kraina dziwów i cudów przyrody, najsłabiej zbadana przez człowieka. Elektryczne i fosforyzujące ryby, straszne głowonogi, ośmiornice i atramentnice, oraz wiele innych dziwów natury zapełnia ten mroczny i zagadkowy świat. Poniżej 700 metrów nie dociera żaden promień światła, toteż na większych głębokościach stworzenia morskie muszą posługiwać się własnym światłem i to nieraz bardzo silnym. Jak dotychczas człowiek zdołał się dostać jedynie na 960 m głębokości, ostatnia zaś wyprawa prof. Piccarda, który zamierzał opuścić się na 4 km nie udała się i nadal świat głębin pozostał tajemnicą.

Na łodziach ku biegunowi

Znalezienie resztek ekspedycji żeglarzy rosyjskich XVII wieku.

Do Muzeum Historycznego wpłynęły rzeczy żeglarzy rosyjskich, znalezione na Arktydzie na wyspie Fadeja i na wybrzeżu Zatoki Sinsa (Wschodnie Morze Syberyjskie). Rzeczy te skrupulatnie zbadano, odrestaurowano i doprowadzono do porządku. Na naukowej konferencji w muzeum historycznym prof. L. Jakunina i kustosz muzeum E. Widonowa podali ciekawe informacje.

Wśród znalezionych przedmiotów znajduje się około 2 500 monet rosyjskich. Najstarsze z nich datują się z 1610 roku. Materiały, z których zrobiona jest odzież, pochodzą w przybliżeniu z tego samego okresu. W ten sposób można przyjąć za niezbity fakt, że odważni żeglarze rosyjscy już w XVII wieku znajdowali się we wschodniej strefie Arktydy. Liczne kawałki ocalałych materiałów demonstrowane były na konferencji. Przeszło 300 lat podlegały one działaniu deszczu, śniegu, wiatru, lecz ich brązowy, amarantowy, niebieski, ciemnozielony i granatowy kolor zachował się doskonale do dziś. Są to przeważnie sukna i inne wełniane tkaniny.

Niektóre dane pozwoliły uczonym na wysnucie wniosków, że ekspedycja składała się z kupców — rękodzielników. Podzieliła się ona widocznie nad Wschodnim Morzem Syberyjskim na dwie grupy. Wszyscy żeglarze zginęli z głodu.

